الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة منتوري قسنطينة

كلية العلوم الإنسانية و الإجتماعية
قسم علم النفس و علوم التربية و الأرطوفونيا رقم التسجيل:
فرع علم النفس العمل و التنظيم الرقم التسلسلي:

الأطروحة

لاستكمال متطلبات نيل شهادة الدكتوراه في علم النفس العمل و التنظيم

الموضوع

الإستهداف لحوادث المرور

دراسة ميدانية في بعض ولايات الجنوب الشرقي للجزائر

❖ إعداد الطالب:
✍ ياسين محجر

❖ إشراف الأستاذ الدكتور:
✍ الهاشمي لوكيا

✍ أعضاء لجنة المناقشة:

✍ أ.د الهاشمي لوكيا	- جامعة منتوري	قسنطينة	مقررا
✍ أ.د: محمد شلبي	- جامعة منتوري	قسنطينة	رئيسا
✍ أ.د: نصرالدين جابر	- جامعة محمد خيضر	بسكرة	مناقشا
✍ أ.د: رابح العايب	- جامعة منتوري	قسنطينة	مناقشا
✍ أ.د: نوال حمداش	- جامعة منتوري	قسنطينة	مناقشا
✍ د: نور الدين توريرت	-جامعة محمد خيضر	بسكرة	مناقشا

الموسم الجامعي 2010-2011

التشكرات

أولا أشكرالمولى العلي القدير

الذي منَّ علي برحمته الواسعة التي لا تعد ولا تحصى والذي أرجو منه أن يتقبل ثمرة جهدي خالصا لوجهه الكريم، كما أحمده حمدا كثيرا يليق بجلال وجهه وعظيم سلطانه.

- أنحني إجلالا وتقديرا إلى من لا يرضى القدير إلا برضاهما "والدي الكريمين" أبي العزيز أطال الله في عمره، ووالدتي العزيزة التي أتمنى لها وافر الصحة و العافية.
- شكري الخالص إلى الأستاذة بحرية باسماعيل، على المساعدات المقدمة من طرفها
- كما لا يفوتني أن أتقدم بشكري الخاص إلى كل من:
- أستاذي الدكتورالكريم الهاشمي لوكيا لإشرافه على هذا العمل، والذي كان محجة في العطاء المبذول، وعل تحمله مشقة رحلة هذا البحث.
- أستاذي الدكتور أحمد عبد المجيد صمادي من جامعة اليرموك – إربد – المملكة الأردنية الهاشمية الذي أشكره شكرا خاصا لكل ما قدمه لي من التسهيلات لإنجاز هذا العمل في الأردن فشكرا جزيلا له
- كما لا أنسى شكري المفعم بالإعتزاز و الإحترام إليهم، لطلبة الذين ساعدوني في إنجاز هذا الموضوع.
- و في الأخير شكري لكل من ساهم من قريب أو بعيد أن أشكره جزيل الشكر.

الطالب: ياسين محجر

الإهداء

- أهدي ثمرة جهدي المبذول إلى من لاتقبل عبادته إلا براضاهم والدي الكرمين(أبي و أمي) اللذين ساعدوني بالدعاء و النصائح

- كما لايفوتني أن أهدي هذا العمل إلى أسرتي الحبيبة، زوجتي العزيزة و لدي الغاليين محمد وائل، و ريهام

- و أهدي و أجزل الثناء على من كانوا سندا وذخرا ومثالا للتجمل بالطاعات أخواتي وإخوتي الأقربون إلى قلبي فاطمة، يمينة، نسيمة، سليمان.

- أخيرا أهدي العمل إلى كل من يرى نفسه أنه يستحق الإهداء.

مقـــــدمـــــة

لقد أضحت حوادث المرور اليوم في العالم، وما ينجر عنها من خسائر بشرية ومادية من أوضح المعضلات، التي تعيق نمو المجتمعات ، وتتبين هذه المشكلة بشكل ملموس وحاد في البلدان العالم الثالث، مع أن أعداد السيارات بالنسبة للسكان تتباين بين المجتمعات الصناعية والسائرة في طريق النمو .

و لقد أشار مختبر أبحاث الطرق في بريطانيا، إلى أن معدلات الوفيات، في الدول النامية عندما نقارنها بحجم السيارات، تصل إلى حوالي 30 ضعفاً للمعدلات السائدة في الدول الأوروبية . ورغم ذلك فان جل البلدان النامية، لم يكن لديها الاهتمام الحازم بمسببات وأضرار حوادث المركبات، في حين تولي الدول الصناعية اهتماما مغايرا بأزمة حوادث المرور .

ويؤكد بعض الباحثين، في دراسات عديدة وخاصة أولئك الذين يهتمون بالأسس الهندسة لحركة المرور، على ضرورة دراسة مؤشرات السلامة المرورية، و منها المؤشرات النفسية.

لذا فإن هذه الدراسة تتناول كيفية تشخيص أفراد الذين لديهم نزعة للوقوع في حوادث المرور، و المعبر عنهم بالمستهدفين لحوادث المرور، من أجل ذلك، فقد كانت هذه الدراسة لها جانبين أساسين و هما الجانب النظري و الجانب الميداني أو التطبيقي.

أما الجانب الميداني، فقد تضمن كل ما يتعلق بتحديد المشكلة، و الإشكالية، و فرضيات الدراسة، مع أهمية دراسة الموضوع، بالإضافة إلى دوافع اختيار الموضوع، و أهدافه، ثم تطرقنا إلى تحديد المصطلحات المستعملة في هذه الدراسة، و طبعا الحدود الزمانية و المكانية ثم البشرية، وهذا كله في فصل سميناه، بالفصل تحديد مشكلة الدراسة، وقد تناولنا كذلك في هذا الجانب الموروث الأدبي لهذه الظاهرة، إبتداءا بالفصل الثاني الذي تناولنا فيه متغير الأساسي و هو متغير الاستهداف للحوادث بصفة عامة، أما الفصل الثالث فقد حررنا فيه الموروث العلمي و المكتبي حول ظاهرة الحوادث بصفة عامة و حوادث المرور بصفة خاصة، و المبرر في ذلك هو الموضوع أصله يتمحور حول السلامة المرورية، من المنطقي أن نعرض الإحصائيات التي تبين لنا مدى خطورة هذه الظاهرة في بلادنا الجزائر، فقد تناولنا ذلك في الفصل الرابع، أما في الفصل الخامس فقد عرضنا بعض الدراسات السابقة حول الموضوع، من أجل الإستعانة به عند تفسير النتائج، و كذلك تتبيث الخلفية النظرية لهذه الدراسة

و كما ذكرنا آنفا أن هذه الدراسة تضمنت كذلك الجانب الميداني، بفصوله المختلفة، ففي الفصل السادس، ركزنا على المعطيات الأساسية التي تنبني عليها أي دراسة، و هو الفصل الخاص بالإجراءات المنهجية المتبعة في هذه الدراسة، من الإستطلاع للميدان، و العينة المعتمد عليها، و مواصفاتها بالأرقام، ثم أدوات جمع المعلومات، و القياسات السيكومترية، و أدوات التحليلية من الجانب الإحصائي. ثم عرجنا على الفصل السابع و هو البيت القصيد، حيث تم معرفة النتائج المتحصل عليها و اعتمادها، وفقا للمنهج الإحصائي، وكان هذا الفصل يسمى بالفصل عرض النتائج و تحليلها وهذا على أساس الفرضيات التي إنطلقنا منها، إن أي دراسة لابد أن تصل إلى نتائج يعتمد عليها، و هذه النتائج ستكون بدون معنى ولا روح إذا لم نقدم لها مبريراتها المنطقية و العلمية، لدى وجب علينا أن نفسر النتائج المتحصل عليها وفقا للمعطيات العلمية من الدراسات السابقة، و الميدانية حيث تم عرض ذلك في الفصل الخاص بالتفسير النتائج الفرضيات. كما أن هذه الدراسة تضمنت الإستنتاج العام، التوصيات و المقترحات و فقا لسيرورة و ما تقتضيه الدراسة، تم عرضنا قائمة المراجع المعتمدة في هذه الدراسة بأنواعها المختلفة، وفي الأخير تم عرض ملاحق الدراسة.

الباب الأول:

الجانب النظري

الفصل الأول:

تحديد مشكلة الدراسة

1. مقدمة- مشكلة الدراسة:

إن موضوع حوادث العمل بصفة شاملة وحوادث المرور بصفة خاصة، باعتبارها جزء لا يتجزأ من موضوع حوادث العمل الذي يعتبر فيه الإنسان محوره الأساسي، وهو يقوم بعملية السياقة أي بمعنى آخر إذا فهو عامل لا محال، إن هذا الموضوع وجد اهتمام الكثير من الباحثين والأخصائيين في كل ميادين البحث العلمي وخاصة ميدان علم النفس نظرا لخطورة الموقف التي تسببه حوادث المرورية وهذا في الوقت الذي انصبت فيه كل الجهود للاهتمام من الناحية التقنية (الآلية) بدلا من الناحية الإنسانية لمعالجة هذا الشكل، وبرغم من التطور الذي حصل من الناحية الطبية إلا أن الحوادث المرورية تزداد يوما بعد يوم لتقلل من المجهود الطبي أي أن العمل الطبي أقل من ازدياد الحوادث وهذا نظرا لاهتمام المنصب فقط على الجوانب الجسمية بدلا من معرفة الأسباب الشخصية التي تؤدي إلى الوقوع في الحوادث المرورية.

في حقيقة الأمر أن ظاهرة حوادث المرور لها صبغة عالمية وهذا ما يستدعي أن يكون محور الاهتمام الأساسي لكل الأمم بدلا من الاهتمام بما يسمى مواجهة الإرهاب العالمي في حين أن حوادث المرور تقتل في كل دقيقة ثلاثة أشخاص على الأقل في العالم.

كما يجب الاهتمام بظاهرة حوادث المرور بدلا من الاهتمام بما يسمى مكافحة الأنفلونزا الطيور التي قتلت لحد الآن في عامين أقل من 100 على مستوى العالمي، إذ نبين هذا الأمر فقط لنبين أن ليس هناك اهتمام بهذه الظاهرة بقدر يكفي معالجتها أو تخفيف منها على الأقل.

فمثلا في الولايات المتحدة الأمريكية قد بلغت الحوادث عبر الطرق والتي أدت إلى موت الأفراد حوالي 17500 حادثة وهذا حسب إحصائيات 1948 وهذا إن دل على شيء، إنما يدل على قدم هذه الحوادث وإنما تزداد بتزايد التطور التكنولوجي، والدليل على ذلك أننا أصبحنا نتكلم عن ثلاثة حوادث في كل دقيقة على الأقل (أحمد خالق 1986 ص 45) .

كما يمكن أن نتكلم عن خاصية أخرى تتمتع بها هذه الظاهرة ألا وأنها هي ظاهرة أمنية بالدرجة الأولى والتي تستدعي قلق مختلف الهيئات الأمنية والمنظمات الصحية والعلمية بصفة عامة نظرا لما تخلفه من أضرار اجتماعية، نفسية و اقتصادية و إن كنا نتكلم عن الأمن الاقتصادي لأي دولة، فإن الأمن الاقتصادي يجبرنا نأخذ بعين الاعتبار ما تأخذه الحوادث من طاقة بشرية هائلة سواء أكانت فنية أو غير فغنية هذا بالإضافة إلى نفقات المؤسسات على التأمينات للفرد لسيارة.

ولقد بينت الإحصائيات مدى خطورة الموقف والتي قدمت من طرف المنظمة العالمية للصحة OMS أن ما يزيد 700 ألف شخص يموتون سنويا ويصاب 10 إلى 15 مليون آخرين بجروح متفاوتة الخطورة جراء حوادث المرور وأن 10 % من أسيرة المستشفيات في العالم يشغلها المصابون نتيجة لحوادث الطرقات، وتشير المنظمة دائما إلى أن حوادث المرور تصعد من المرتبة التاسعة في 2006 إلى المرتبة الثالثة في سنة 2020 ضمن جدول الأسباب الرئيسية العشرة للوفيات في العالم قبل أمراض القلب، الشرايين، السل، سيدا وحتى الحروب والكوارث وحسب نفس المصدر فإن 90 % من حوادث المرور القاتلة سجلت في الدول ذات الدخل الضعيف أو المتوسط، حيث أن جل الضحايا يتم من الراجلين و سائقي الدرجات والمسافرين الذين يستعملون وسائل النقل العمومي.

إن خاصية حوادث المرور تختلف عن الغيابات المرضية من حيث عدد الأيام الناتجة حيث أن عدد الأيام الضائعة من جراء حوادث المرور تزيد عن عدد الأيام الناتجة عن الغيابات المرضية وهذا ما يؤثر سلبا على اقتصاد مؤسسة أو أي دولة ، وهذا ما ذكره ديفيس و شاكلتن (1975) حيث كانت الأيام الضائعة من جراء الحوادث في بريطانيا مثلا سنة (1960-1961) حوالي 17 مليون يوم، إذا ما قرن هذا العدد بـــ 16 مليون يوم عمل ضائع خلال سنة (1971-1972)بينما معدل الوفيات المترتب عن حوادث المرور فكان بمعدل 7500 حادثا سنويا (بوحفص مباركي- 2004، ص208).

إن هذه الإحصائيات المرعبة هي التي دفعتنا ويجب أن تدفعنا إلى الوقوف مليا عندها من أجل دراستها والبحث في أعماقها من أجل الكشف عن حقيقة وطبيعة هذه الظاهرة ويكفي من خلال هذه الإحصائيات أن نبين بأنها مشكلة حقيقية يجب أن نبحث فيها.

وهذا ما دفع المنظمة العالمية للصحة التي تسميه هذه الظاهرة بمرض العصر وتصنفها ضمن الكوارث العالمية الكبرى التي يجب العمل الجاد لاستئصالها أو على الأقل التخفيف من درجة خطورتها. وسعيا منها إلى التحسيس بخطورة كارثة حوادث المرور جعلت هذه المنظمة عنوان عملها سنة 2004 شعار" حوادث المرور ليست قدرا محتوما" الذي كان من بين أبعاده تحسيس الرأي العام العالمي أنها ظاهرة يمكن التحكم فيها والتخفيض من خطورتها شريطة أن تعتمد كل دولة حملة وقائية تتحكم وتتوفر شروط ووسائل تنفيذها ميدانيا.

والجزائر باعتبارها جزء من هذا العالم هي الأخرى معنية بهذا الأمر حيث تؤكد الإحصائيات أن عدد حوادث المرور في الجزائر في تنامي مستمر إذ أنها تفوق بعض الدول المتقدمة في الحوادث ففي سنة 1979 أدت الحوادث في الجزائر إلى مقتل 3114 فرد وجرح 30118 فرد في بسويسرا أدت إلى وفاة 26 فرد وجرح 16820 رغم أن سويسرا تفوق الجزائر في عدد المركبات التنقلية أما الإحصائيات سنة 2002 حسب المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق فقد بلغت 4314 قتيلا و57013 جريح.

إن الكثير من البحوث التي تناولت هذا الموضوع ما فتئت تتناوله على أساس أنها ظاهرة آنية وتبدوا أنها سطحية ولذلك فإن المشكلة الحقيقية لهذه الظاهرة هي أننا كيف يمكن أن نتنبأ بالذين سوف يقعون في الحادثة لا محال؟ وهنا تصبح مشكلة ما يسمى بالاستهداف لحوادث المرور ونعني بذلك أننا لا نريد التحدث عن ظاهرة حوادث المرور بصفتها السطحية بل نريد أن نتجاوز ذلك إلى اكتشاف أو تنبأ بالذين سوف يقعون في الحوادث لا محال في حقيقة الأمر أن هناك من تحدث عن ظاهرة الاستهداف للحوادث إلا أن هذه الدراسة تعتمد على مفهوم مبسط لم يقنع العديد من الباحثين و من بينهم الباحث الحالي و أصحاب هذا الاتجاه يعتبرون أن من تعرض للحادثة واحدة يؤثر على احتمال التعرض لحادث ثاني سواء إيجابيا أو سلبيا، وهناك انتقاد آخر الذي مفاده أن نفس الأشخاص الذين تعرضوا للحادثة ما هو أكثر تعرضا من غيرهم لحوادث أخرى، وهذا ما ذكره بوحفص مباركي في كتابه العمل البشري ص210 حيث أكد بأن موضوع الاستهداف رغم أنه لاق بعض السند من قبل الكثير من الدراسات رغم هذا إلا أن الكثير من الباحثين يؤخذون هذا الأمر بحذر كبير وكذلك رغم هذا ففي الأربعينيات والخمسينيات تعرضت هذه النظرة " الاستهداف" إلى كثير من النقد النظري والإمبريقي وهي نفس النظرة التي يعتقدها الباحث الحالي حيث يبدوا لنا حاليا على الأقل بأننا لا يمكن تفسير الاستهداف بمجرد أن شخص ما يقع في الحادثة مرة واحدة سوف يقع لا محال في حادثة أخرى لا يمكن ذلك إلا إذا أخذنا بعين الاعتبار الأبعاد السلوكية في الإنسان والشخصية فيه و المعرفية و حتى التنظيمية و الاجتماعية إن أمكن الأمر أي أن الاستهداف هي ظاهرة أبعد من أن تكون فقط ظاهرة نفسية بل تشترك فيها العديد من العوامل المحيطة بالفرد حتى نستطيع أن نقول أنه مستهدف، وهذا ما أشار إليه العديد من الباحثين النفسيين عندما حاولوا تفسير الحوادث من خلال مفهومي العدوان على الذات

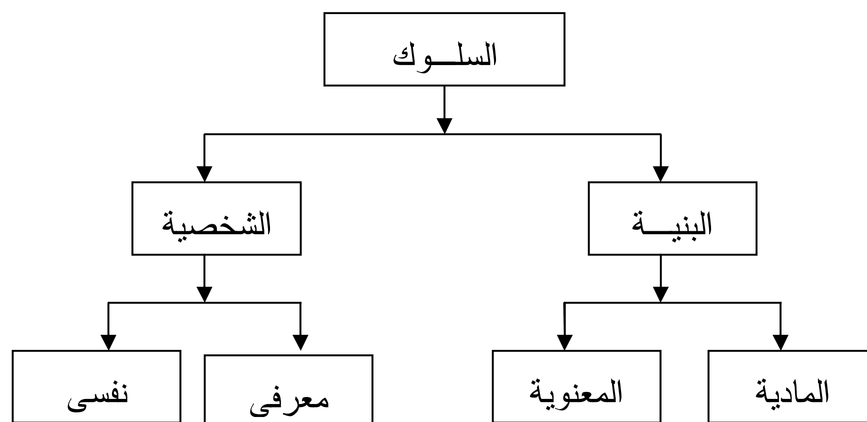
وتحطيم الذات من خلال ما يسمى بالمحتويات العميقة لشخصية المصاب بالحادث، وكذلك من خلال توابعه النفسية الاجتماعية

ويرجع أصحاب هذا الاتجاه الرأي إلى أن المصاب بالحادث هو ذلك الشخص غير المتكيف اجتماعيا أو أسريا أو مهنيا (بوحفص مباركي).

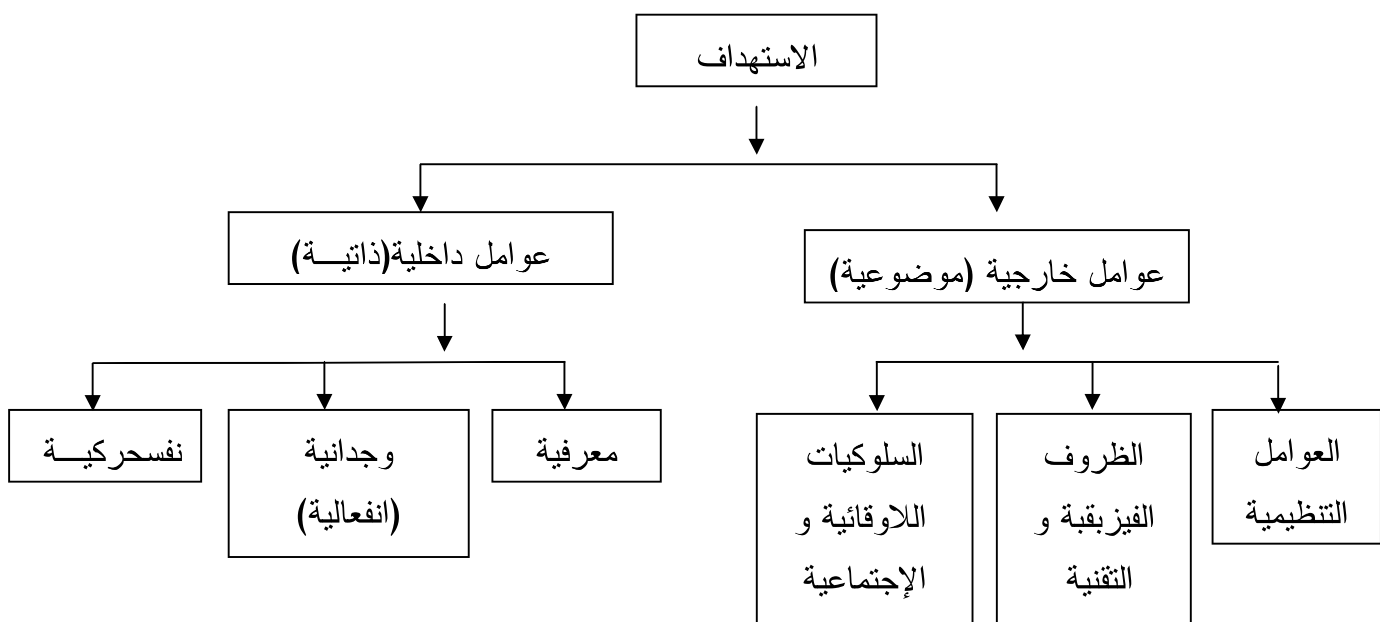
ومن هذا المنطلق التي تعبر عن مدى عمق المشكلة أي مشكلة الاستهداف لحوادث المرور وكذا بعض المقالات التي تسير على صعوبة دراسة موضوع الاستهداف من ما ذكره حمو بوظريفة في كتابه أسباب حوادث المرور في الجزائر عندما قال << وهذه الفكرة تتلخص فيما يسمى بالاستهداف للحوادث المرور وهي من أعقد المفاهيم في موضوع الحوادث الذي بقي بدون إجابة فاصلة ومحددة >> (حمو بوظريفة، أسباب حوادث المرور في الجزائر، ص33).

وسنقوم بهذه الدراسة من وجهة النظرة الجشطالتية لتفسير السلوك والتالي ترى بأن السلوك البشري حتى يمكن دراسته يجب أن نهتم بالمجال السلوكي وما يوجد به من عناصر والذي يتم من خلاله تحديد مفهوم الشخصية في الإنسان الذي له علاقة مباشرة لموضوعنا هذا، إذن لا يمكن فهم السلوك وبالتالي الشخصية إلا في ضوء المجال الذي فيه هذا السلوك ولا تحركه غرائز أو قوة حيوية كما ذهب إليه أنصار فرويد كما أنه ليس نتيجة للعوامل أو المنبهات الحسية الفيزيولوجية، كما ذهب إليه السلوكيون وإنما هو نتيجة للشعور بالتوتر الذي ينشأ من وجود اضطرابات في المجال النفسي أو السلوكي ولذلك فنجد أن هناك تفاعل بين الفرد وبيئته المادية والاجتماعية المحيطة به وهو الذي يغير السلوك، كما أن من خلال هذا التفاعل نحدد نمط السلوك الذي يصدره الإنسان.

يمكن أن نقترح تناول للسلوك الإنساني حسب المخطط التالي والذي يعد البنية الأساسية لبحثنا هذا.



من خلال هذه النظرة البسيطة نستطيع المطابقة بين السلوك والاستهداف باعتبار أنه على نفس خصائص السلوك لأن السلوك هو نتيجة لفعل داخلي وخارجي يؤدي إصدار سلوك معين، كما أن الاستهداف هو نتيجة لفعل داخلي وخارجي تؤدي إلى ظهور ما يسمى بالاستهداف ونعني بذلك أنه هو تفاعل لعوامل داخلية وخارجية يؤدي إلى إظهار الاستهداف ، إذن هذه نظرة أولية لهذا الموضوع ولذلك فهذا البحث يريد أن يبين هل هناك فعلا عوامل داخلية و أخرى خارجية تؤدي إلى الاستهداف لحوادث المرور و يمكن أن نبين ذلك بمخطط التالي:



إن هذا المخطط يسير إلى وجود تطابق كبير بين الاستهداف والسلوك أي بمعنى يمكن أن نقول عن الاستهداف هو سلوك يصدره إنسان أو الفرد السائق استجابة لعوامل داخلية أو خارجية،

فالداخلية يمكن ملاحظتها في العوامل النفسية كالإحباط أو القلق الاكتئاب وكذلك المعرفية كالذكاء، التآزر الحركي التركيز

والعوامل الخارجية بنوعيها المادية يمكن ذكرها في الجوانب التقنية والآلية للمركبة والروحية (المعنوية) كالسلوك اللاوقائية التي نكتسبها من طرف المجتمع والتنظيمات مثل القوانين الصادرة من الهيئات الرسمية، إذن من خلال هذه المقاربة المقترحة سوف نؤكد مدى صلاحيتها من عدمها في إطار هذا البحث الحالي الذي يعتمد على إشكالية واضحة ومحددة وهي

2. تحديد إشكاليات الدراسة:

1.ما هي مظاهر الاستهداف لحوادث المرور من وجهة نظر السائقين و الأخصائيين الميدانين؟

2.ما هي أسباب التي تقف وراء الاستهداف لحوادث المرور من وجهة النظر السائقين و الأخصائيين الميدانين؟

3.هل يمكن أن نتوقع بأن العامل الموضوعي يتكون من العوامل: الظروف الفيزيقية و التقنية، السلوكيات اللاوقائية، العوامل التنظيمية؟

4.هل يمكن أن نعتبر العوامل النفسية والمعرفية و العوامل النفس-حركية، تشترك في عامل واحد وهو العامل الذاتي؟

5.وهل العوامل الموضوعية و الذاتية تشترك في عامل واحد وهو الاستهداف ؟ ومن خلال هذا الإشكال العام نقترح إشكالات أخرى لها علاقة بالموضوع وهي:

أ. هل هناك علاقة بين الاستهداف في صورته الجديدة و السن

ب. هل هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب المستوى التعليمي.

ج. هل هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب الحالة المدنية.

د. هل هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب عدد المرات التي وقع فيها السائق في الحادثة.

هـــ. هل هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب فصل الوقوع في الحادثة

و. هل هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب صنف المركبة.

ز. هل هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب نوع المؤسسة.

3. فرضيات الدراسة:

- هناك فروق ذات دلالة إحصائية في مظاهر الاستهداف لحوادث المرور لدى السائقين من وجهة نظر الأساتذة المختصين و المحقيقين في الميدان

- هناك فروق ذات دلالة إحصائية في أسباب الاستهداف لحوادث المرور لدى السائقين من وجهة نظر الأساتذة المختصين و المحقيقين في الميدان.

– نتوقع وجود عامل مشترك و هو العامل الموضوعي للاستهداف حيث يتكون من العوامل التالية: الظروف الفيزيقية و التقنية، السلوكيات اللاوقائية، العوامل التنظيمية

– نتوقع وجود عامل مشترك و المتمثل في العامل الذاتي للاستهداف حيث يتألف من العوامل التالية: الوجدانية (الإنفعالية) والمعرفية و العوامل النفس–حركية

– نتوقع وجود عامل مشترك للاستهداف لحوادث المرور لدى السائقين و الذي يشمل العوامل الموضوعية و الذاتية. و تندرج تحت هذه الفرضية ما يلي:

أ. هناك علاقة بين الاستهداف في صورته الجديدة و السن

ب. هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب المستوى التعليمي.

ج. هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب الحالة المدنية.

د. هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب عدد المرات التي وقع فيها السائق في الحادثة.

هـــ. هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب فصل الوقوع في الحادثة

و. هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب صنف المركبة.

ز. هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب نوع المؤسسة.

4. أهمية الدراسة:

أن لكل بحث يشتمل على أهمية يبين من خلاله الباحث مدى أصالة بحثه و الإضافات التي سيزيدها إلى ما هو موروث نظري و علمي وما سيزيده إلى المعرفة العلمية وما سينتفع به مجتمعه بما يتماشى مع أعرافه و معتقداته بكل موضوعية وهذا البحث الذي بين أيدينا لا يخل من الأهمية العلمية و الإنسانية و الاجتماعية و الاقتصادية التي سوف نبينها فيما يلي :

من الناحية العلمية إنشاء نموذج جديد في إطار نظرية الاستهداف لحوادث المرور حيث يقدم لنا تفسيرا أكثر شمولية و أكثر دقة و عمقا بما يتماشى مع تقاليدنا العربية و عقيدتنا الدينية حيث أن النماذج التي تناولت هذا الموضوع كان تناول كل على حسب بيئته المادية منها و الروحية لذلك لا يمكننا تطبقها في مجتمعاتنا سوف نبين ذالك غي عنصر الخاص بالنماذج.

كما أن هذه النماذج غير مناسبة لزمن الذي نحن فيه أين هناك تطور كبير وهائل لا من الناحية الاقتصادية ولا من الناحية التقنية و هذا ما أدى إلى التعقد في الحياة الذي كان سببه تعقد الأنساق وسرعتها التي فاتت الإنسان و لم يعد بوسعه التحكم فيها بما أدى ذلك انقلاب الحياة على الإنسان

و أصبح يخرب بيته بيده وهذا من خلال أخطائه المتكررة على الأنساق علما أن أي ضرر أو خطأ مرتكب على عنصر من عناصر النسق يؤدي حتما لوقوع خلال في النسق كله فما بالك إذا وقع خلال في الأنساق كلها حتما سوف يؤدي ذلك إلى

وقوع كوارث و النموذج الحالي ينطلق من هذه الفكرة أو المبدأ النسقي حيث يرجع وقوع الحوادث المرورية إلى وجود خلل في نسق معين مما يؤدي إلى وقوع كوارث إنسانية تحدث عنها الكثير من الدارسات و الأبحاث و نرجع لنؤكد مدى أهمية الاهتمام بالأنساق الذي أصبح فيه الإنسان مهدد وهذا لعدم قدرته على تصفية المثيرات التي يجب على الإنسان فرزها و بالتالي بطئ في تحليل و تفسير المواقف التي تدور حوله.

إن من الأهمية بما كان أن نحاول كباحثين تفسير الحوادث في إطارها النظري وهي نظرية الاستهداف لحوادث المرور مع زيادة الجديد لها و هو عدم الاكتفاء فقط بعملية التفسير و الشرح بل نتجاوز الأمر إلى تحقيق حلول واقعية و عملية تتماشى مع تعقد ما ذكرناه سابقا تعقد الأنساق حيث أن الباحث الحالي يريد أن يصل إلى وضع قوانين علمية و معايير دقيقة لتحديد العوامل الموضوعية و الذاتية التي تتحكم في ظاهرة الاستهداف للحوادث أي بمعنى آخر نريد بناء صفيحة إنسانية نبين من خلاله أين الخلل في الفرد السائق هل في العوامل الموضوعية أم الذاتية بما سوف يؤدي به إلى الوقوع في الحادثة لا محال و هذا ضمن النسق الكلي لأن الفرد هو جزء لا يتجزأ من النسق الكلي للاستهداف.

كما أن هذا البحث يريد تسليط الضوء على أمر مهم ألا و هو إعادة النظر في كيفية تقديم الرخص السياقة حيث يقتضي الأمر إجراء اختبارات سيكو-تقنية لتحديد المؤهلات الفردية النفسية منها و نفس -حركية و نفس -اجتماعية و كذا التنظيمية و مدى قدرة الأفراد على تحمل الظروف الفيزيقية المحيطة به و نحن عندما نشير إلى هذا الأمر إنما نتكلم من الناحية العلمية على ما يسمى بالأرغونوميا التصميمية الذي يقصد بها تكيف المحيط للإنسان

أي بمعنى آخر محاولة تنبيه المعنيين بالأمر من السلطات المدنية و الأمنية بضرورة فتح مراكز لتحديد المؤهلين من غيرهم و تأهيل هؤلاء حتى يصبحوا قادرين على السياقة.

5. دوافع اختيار الموضوع

إن من مميزات الباحث الناجح في دراسته ،أن يكون الموضوع الذي اختاره أثار حافظته العلمية أي بمعنى آخر هناك دوافع أدت بنا لاختيار مثل هذا الموضوع من بينها ما يلي :

– تزايد عدد حوادث العمل لدى السائقين في الجزائر. أنظر الفصل الثالث

– عدم قدرة المختصين ،على حصر جميع المتغيرات التي تؤدي للوقوع في حوادث العمـــل لـــدى السائقين .

– عدم وجود دراسات جزائرية كثيرة اهتمت بدراسة أثر زمن الرجع على الحوادث.

– حاجة المجتمع الجزائري لمثل هذه الدراسات المتعلقة بالحوادث المرور لملا لها من تأثيرات ســلبية على مستوى النفسي، الاقتصادي أو الاجتماعي أنظر الفصل الثالث

6. أهداف الدراسة الحالية:

إن أي دراسة يقوم بها أي باحث، وحتى يكون البحث مستوفي لعناصر الدراسة لا بد من تحديد أهدافها والتي هي على النحو التالي :

–التحقق من وجود مظاهر للاستهداف لحوادث المرور من أجل إثراء الموروث النظــري الــذي يتحدث عن هذه الحوادث

–الكشف عن الأسباب التي تقف وراء الاستهداف لحوادث المرور

–المساهمة في إثراء البحث العلمي في الجزائر بمثل هذه الدراسات لاسيما فيما يتعلق بــالتكوين و التدريب و طرق إجراء الامتحانات للمرشحين الذين يرغبون في الحصول على رخصة السياقة .

– الكشف عن المكونات العلمية التي تكوين الاستهداف لحوادث المرور

– الوصول إلى تحقيق نموذج سيكو– تقني يشخص المستهدفين من غيرهم للحوادث المرورية

– إقناع المسؤولين عن السلامة المرورية من أجل إعادة النظر في تقديم الرخص السياقة

__ تحقيق نموذج متطابق مع الثقافة النفسية، الاجتماعية و الطبيعية للجزائريين،حيث هذا النموذج يفسر أسباب الحقيقية التي تقف وراء الوقوع في الحوادث المرور ثم تشخيص الذين لديهم قابلية لهذه الحوادث و بعد ذالك إيجاد سبل علاجية لهذه المعضلة .

__ أنشاء تقنية جديدة لتشخيص المستهدفين لحوادث المرور من أجل المساعدة في عملية الاختيار الأصلح للقيادة.

__ هذا البحث يساهم في خلق برنامج تدريبي يقدم للمرشحين المقبلين على إجراء امتحان من أجل الحصول على رخصة السياقة .

__ المحاولة في وضع أطر علمية لمعالجة ظاهرة الحوادث المرور التي أصبحت تحصد أرواح الكثير من المواطنين رغم استحداث قوانين المرور و ضبط الطرق من الناحية التقنية.

7. حدود الدراسة:

يتعين تنفيذ أي بحث علمي بطريقة جيدة ،وضع الحدود التي لا يجوز تجاوزها قصد تحقيق أهداف الدراسة وهذا بتعرض للحدود الزمنية والمكانية. عبد الرزاق أمين أبو شقر –العينات وتطبيقاتها في البحوث الاجتماعية –الإدارة العلمية للبحوث العربية 1997 ص 52 .

1) الحدود المكانية :

أجريت هذه الدراسة في منطقة الجنوب الشرقي للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية التي تشمل الولايات التالية ولاية ورقلة، الوادي، غرداية، اليزي، لمزيد من تفاصيل حول الموقع الجغرافي و الفلكي أنظر الفصل الخامس

2) الحدود الزمنية :

الدراسة أجريت في الفترة الممتدة من 14 ديسمبر 2005 إلى 01 أفريل 2010

الحدود البشرية: أجريت هذه الدراسة على السائقين الذين وقعوا في الحادثة لمرتين فما فوق باعتبارهم مستهدفين للحوادث.

8. مصطلحات الدراسة :

نظرا لاستعمالنا بعض المصطلحات والمفاهيم في دراستنا هذه، يترتب علينا توضيحها حتى يتسنى للقارئ فهم هذه المفاهيم . من بينها ما يلي :

1) الحادث : Accident :

هو الحدث الذي يقع بدون سابق معرفة أو توقع، وقد ينتج عنه أضرار تصيب الشخص أو الآخرين أو ممتلكات أو المعدات أو كل ذلك معا أو بعضه، أي أنه حادث مشئوم غير متوقع ربما تنتج عنه إصابة للشخص أو لغيره من الأشخاص الآخرين أو الأشياء.

2) الحادث المروري : Trafic Accident :

هو ما يحدث للمركبة أو ما يحدث منها أثناء سيرها مما ينتج عنه إزهاق في الأرواح أو إصابات للأجسام أو خسائر في الممتلكات (ندوة خدمات المرور والجوازات 1408 هـ).

3) الاستهداف للحوادث: Accident Proneness :

يستخدم مفهوم الاستهداف للحوادث بصورة عامة لوصف الأشخاص الذين يبدون معدلات أعلى من نتوسط الأشخاص العاديين. ويساهم في معدلات الحوادث المرتفعة لهؤلاء الأشخاص عدد من الأسباب أو الخصائص الشعورية أو اللاشعورية (Rebert, 1985, P.5).

وهو بمعنى آخر في استعداد يقوم على مجموعة من الصفات والخصال الشخصية تهيئ للوقوع في الحوادث، فتجعل معدلها عنده أعلى دائما من معدل ما يقع لغيره من الأشخاص الذين يعملون في نفس ظروف عمله (أحمد راجح، 1961،632).

وهناك ثلاثة أنواع من الاستهداف: النوع الأول: هو الاستهداف العصابي Neurotic Proneness ، ويتسم به من يعانون أمراضا نفسية. والنوع الثاني: هو الاستهداف غير عصابي وينجم عن لأثر الخصائص الشخصية للفرد والتي لا تتسم بطابع عصابي (كنقص الخبرة وانخفاض الذكاء وعيوب الأبصار والتآزر النفسي...إلخ). أما النوع الثالث: فيجمع بين النوعين السابقين (العصابي وغير العصابي) ويتميز به من يعانون أمراضا نفسية، وتتسم شخصياتهم بالنقص والقصور في بعض سماتها وقدراتها (عباس عوض، 1983،ص 02-53).

4- العوامل الموضوعية (الخارجية) : وهي العوامل الخارجة عن نطاق الشخصي للإنسان فهي عبارة عن سلوك يكتسبه من خلال التفاعل مع بيئته سواء ا كانت بيئة اجتماعية طبيعية أو تنظيمية، وعلى هذا الأساس فالعامل الخارجي يتألف من ثلاثة عناصر أساسية و هي

- **السلوكيات اللاوقائية والعوامل الاجتماعي:** وهو كل تصرف يصدر من طرف عنصر من عناصر العملية السياقة (السائق، المركبة، الطريق) ولا يهم هذا التصرف أن يكون قصدي أو عفوي، و يجب أن يكون مؤثرا بصفة سلبية على عملية السياقة.وأما العوامل الاجتماعية فهي عبارة عن مجموعة مواقف يتلقها السائق من طرف المجتمع، و تؤثر في سلوكه؛ ثم على عملية السياقة، نظرا لتفاعل بين الأدوار الاجتماعية، القيم، العادات و التقاليد، الأعراف، القانون، أو سياسات الدولة، ونحن سوف نعتمد في هذه الدراسة على نظرة السائق من الناحية الاجتماعية نحو عملية السياقة و تأثيرها على سلوكه.

- **العوامل المتعلقة بالظروف الفيزيقية و التقنية:** و هو كل العوامل التي لايتدخل فيها الانسان، و هي تحدث بصفة فجائية غير متوقعة، ونقصد بذلك الأحوال الجوية وبعض العوامل الصادرة من طبيعة العمل و هي تقنية بحتة مثل الضوضاء، انفجار العجلات، تسرب الزيت، انطفاء الانارة بصفة مفاجئة...
- **العوامل التنظيمية:** و نقصد بها في هذه الدراسة، تأثير النسق التنظيمي (المؤسساتي) على سلوك السائق الذي يصدره، نظرا لتفاعله مع نظام الممارس داخل المؤسسة التي يعمل فيها، وتعتبر هذه السلوكيات جديدة لم يعهدها من قبل، مثل التغيب، دوران العمل، التمارض، الاغتراب الوظيفي، و الرضا الوظيفي.

5- العوامل الذاتية (الداخلية): و نقصد بها في هذه الدراسة، هو كل سلوك يصدره السائق بمحظ إرادته أو غير ذلك، كما أنه سلوك يتمحور حول حركة منتظمة داخل شخصية السائق و تشتمل على نظامه الانفعالي، المعرفي، و النفس الحركي.

- العوامل الانفعالية (الوجدانية): وهي السمات و الخصائص النفسية التي يصدرها السائق نظرا لوجود متغيرات متصارعة تؤدي إلى تصرفات سواء مقبولة أو غير مقبولة، و لكنها تؤثر على العملية النسقية لسياقة. مثل (الاكتئاب، التوتر، العدوانية، القلق...).
- العوامل المعرفية: وهي القدرة على تحويل معطيات الحس والذاكرة والتفاعلات الوجدانية والسيكولوجية إلى حصيلة معرفية، متعلقة بعمليات العقلية العليا لدماغ، ونقصد بها في هذا البحث مثل التذكر، التعلم، الذكاء، تميز العلامات...).
- العوامل النفس حركية: و هو كل فعل يقوم به السائق أساسه نفسي أو حسي وهو متعلق بالجانب المعرفي مثل (زمن الرجع، االتآزر الحركي، سرعة اليدين،سرعة الأصابع، المثابرة العضلية...).

6- مظاهر الاستهداف لحوادث المرور: إن كلمة مظهر من ظهر يظهر ظهورا و هو الشئ الواضح و الجلي، أي أبان و اتضح، هذا من جانب التعريف الاصطلاحي، و أما من جانب البحثي فنقصد به، تجلي الاستهداف لحوادث المرور على حسب رأي الأساتذة و المحققين الميدانين، ولقد عبر هؤلاء على ذلك، بأن الاستهداف يتجلى في: في الجوانب الظروف الفيزيقية و

التقنية، و الجوانب السلوكات اللاوقائية و الاجتماعية، و الجوانب التنظمية، الجوانب المعرفية، جوانب انفعالية وجدانية، جوانب نفس حركية.كما صنف الباحث الحالي هذه الجوانب في عاملين أساسين، هما العامل الذاتي و العامل الموضوعي، وهذا التصنيف وفق للإطلاع المكتبي.

7- أسباب الاستهداف لحوادث المرور: ويعني به الباحث في هذه الدراسة كل المتيرات و المواقف التي تقف وراء وقوع السائق في الحادثة، حيث تعرفنا عليها من استجابات العينة الاستطلاعية و نقصد بذلك الأساتذة المختصين و المحقيقين الميدانين من رجال الشرطة و الدرك الوطني و الحماية المدنية.

الدراسات السابقة:

تمهيد:

في هذا الإطار سوف نتعرض لبعض الحوادث والدراسات و التجارب التي تتناول حوادث العمل وعلاقتها مع بعض المتغيرات لأن الدراسات في هذا الصدد كثيرة ومتنوعة على حد كبير ونحن سوف نذكر في بحثنا هذا بعض الدراسات التي تفيدنا في هذا الميدان وهي كالأتي:

الدراسات الأجنبية :

دراسة دافيدز و ماهوني:

تنطلق هذه الدراسة من فكرة شائعة ، من أن الحوادث في الغالب ليست من إحداث الصدفة بل مرتبطة بكيفية ما بعوامل دينامكية داخل الفرد ، وأن المعتقد أن سمات الشخصية والانفعالات والاتجاهات والعوامل الدافعة الأخرى ومن ثم استخدم الباحثان اختبارا إسقاطينا لدراسة تأثير الاتجاهات والخصائص النفسية على القابلية لحوادث العمل ، وكانت عينة البحث مجموعتان من عمال مختارين من إحدى المؤسسات الصناعية ، تتكون كل واحدة من 17 عاملاً حيث بلغ مجموع حوادثهما 47 حادثة ، أما الأفراد المجموعة الثانية لم يتعرضوا لحوادث خلال الفترة من 1954.01.01 إلى 1955.12.31 ،حيث كان المجموع متقارب من حيث السن والمستوى التعليمي والذكاء والمستوى الاقتصادي والاجتماعي والتعرض لنفس أخطار العمل ونفس الظروف الفيزيقية ، وكان الاختبار ألإسقاطي المستعمل تكملة الجمل مقتبس من اختبار دافيدز تتكون من 100 وحدة تقيس تسع سمات ، والنتيجة هي أن الجماعة ذات الحوادث كانت درجتها أقل بشكل كبير في سمات الشخصية الإيجابية والمرغوب فيها اجتماعيا ، وكذلك يتضح لنا أن جماعة الحوادث كانت تميل إلى الحصول على درجات أعلى في السمات الشخصية السلبية – (د.محمود السيد ابو النيل ص119)

مناقشة دراسة دافيدز و ماهوني:

تفيد هذه الدراسة بأن هناك علاقة قوية بين السمات الشخصية الإيجابية والمقبولة إجتماعيًا وقلة حوادث العمل ، كما أن هناك علاقة قوية بين السمات الشخصية السلبية وغير المرغوب فيها إجتماعيًا وكثرة الوقوع في الحوادث العمل ، إن هذه العلاقات الطردية بين السمات الشخصية

المرغوبة أو غير المرغوبة فيها اجتماعيا والوقوع في حوادث عمل يمكن أن يرجع إلى الوراثة لأن هناك من الأشخاص من لديهم ميل إلى الحوادث عمل بصفة وراثية .

دراسة سيلزر وبين :

أراد الباحث أن يتأكد من العلاقة بين حوادث السيارات الإنتحار ، والدافع اللاشعورية وكانت عينة البحث 30 حريصا عقليا من مدمني الكحوليات و20 مريضا عقليا من غير المدمنين ، وقدر عدد محاولات الإنتحار أو التفكير فيه والتي قام بها كل من أفراد المجموعتين أوجد الباحث أن الإرتباط بين هذا العدد الكلي لحوادث السيارات التي كانت على أفراد العينة مسؤولا عنها وأن متوسط الحوادث 33 مريضا الذين اعتبروا مبالين للإنتحار 72, ، أي أن متوسط حوادث الجماعة الحالية للإنتحار فاق ضعف متوسط حوادث الجماعة غير المبالية للإنتحار ، أما النسبة ل30 مريض المدمنين كان متوسط الحوادث 17 . منهم الذين صنفوا من الجماعة المبالية للانتحار هو 3,7 من الحوادث لكل منهم ، بينما كان هذا المتوسط 1,77 حادثة للفرد من 13 الذين صنفوا من جماعة غير المباليين للإنتحار من بين 30 مدمن . والنتيجة أن حوادث السيارات تزداد مع الميل للانتحار . (د.محمود السيد ابو النيل ص121)

مناقشة دراسة سيلزر وبين :

إن إعتبار السلوكات الصادرة من طرف المرضى عقليًا سلوكات لا شعورية أمر غير مؤكد علميًا فهناك من المرضى عقليًا من يقوم بهذا التصرف عن وعي منه وهو يعرف ما يقوم به إلا أن هذا التصرف غير مرغوب فيه إجتماعيًا .

دراســـة هيرسي Hersé :

أراد الباحث أن يدرس اثر الحالة الإنفعالية الراهنة في أحداث الحوادث فقام بدراسة على 400 حادثة ، فوجد أن أكثر من نصفها قد حدث للأفراد في فترات حالاتهم الإنفعالية الراهنة المكتسبة التي تتسم بالحزن والخوف ، ويرى هيرسي مثل هذه الحالات تحول ما بين الفرد وستخدامه لذكائه وإمكانياته الخاصة في معالجة المواقف التي يتعرض لها بكفاءة مناسبة ، ومن تم تكثر حوادثه في مثل هذه الحالة ، ويتضح أهمية هذه النتائج إذ يذكر لنا أن الفرد يكون في حالته الإنفعالية مكتئب في 20 % فقط من وقته وعلى ذلك فلو أن الحوادث لا تتأثر بالحالة الإنفعالية الراهنة تحدث 20 % منها في تلك الحالات المكتئبة وما حدث أكثر من نصفها ، كما إتضح من دراساته أن حالة

الإنتهاج الزائد تعرض الفرد للحوادث أيضا ، إذ يكون لديه رغبة جامعة للعمل بأقصى سرعة الأمر الذي يجعله يغفل عن المخاطر والتركيز على الإنتاج. (د.محمود السيد ابوالنيل ص123)

مناقشة دراســـة هيرسي Hersé :

إن الجزم من أن هناك علاقة بين الحالة الإنفعالية الراهنة والوقوع في حوادث العمل بدون إخضاع الفرضية إلى تطبيق الميداني نتائجها لا يمكن الوثوق فيها لأن الباحث في هذه الدراسة لم يقم بعزل مجموعة من المتغيرات الدخيلة مثل الظروف الفيزيقية والخصائص الشخصية والمتعلقة فقط بالفرد .

كما أن هناك بعض المواقف يعتبر الإنفعال فيها شيء ضروري وإجابي للوصول إلى حل ملائم من أجل تجنب الوقوع في الحوادث .

دراســـة شانز سيلنغ Selling وتشامبرز :

قام الباحث بدراسة العلاقة بين معدل الذكاء وعدد الحوادث في المؤلف نشره عن 1941 قارن فيه بين معدل الحوادث 6829 عاملاً صناعيًا وبين درجة ذكائهم (لاحظ الجدول التالي) .

درجة إختبار الذكاء	الإصابة في السنة لكل 100 عامل
مرتفعة أ	0.66
ب	1.12
ج	1.53
د	2.08
	2.76
منخفضة هـــ	

ومن خلال قراءتنا للجدول تتضح لنا العلاقة السلبية الموجودة بين درجات إختبار الذكاء وبين معدل درجات الحوادث .

وفي نفس المرجع يذكر الكاتب تجربة تشامبرز CHOMBERS التي يذكر فيها دراسته للتوضيح العلاقة بين الذكاء والوقوع في الحوادث ، والتي تبين من خلالها أن أفراد قليلين جدا من القابلين للحوادث والتي تبين أنهم كانوا على درجة من متوسط في ذكائهم ، وأنة الحوادث في غالبيتها للأفراد المنخفضين في الخصائص المرتبطين بالقدرة العقلية وفي ميدان السيارات وجد أن

المعدلات العالية من الحوادث عادة ما ترتبط بالذكاء المنخفض ، وفي نفس النتيجة توصل إليها سليغ Selling عام 1943 عند السائقين معافي العقول ، إذ تبين أن ثلث الحوادث التي أحيلت لدراسة النفسية من محكمة المرور بدترويت BETROIT كانت حالات ضعف عقلي. د فرج عبد القادر طه –علم النفس الصناعي التنظيمي –دار النهضة العربية –بيروت لبنان .

مناقشة دراســـة شانز سيلنغ Selling وتشامبرز :

إن التناقض في النتائج الدراستين حيث أن الدراسة الأولى وجدن أن هناك علاقة سلبية بين الذكاء والوقوع في حوادث العمل . أما الدراسة الثانية فقد وجدت أن هناك علاقة إجابية بين الذكاء وعدم الوقوع في الحوادث العمل ، إن هذا التناقض راجع إلى الإختلاف في البيئة التي إجريت فيها هذه الدراسة حيث لا ننسى أثر الظروف الفيزيقية والخصائص الشخصية المتعلقة بالفرد ، وأثر الوراثة على الوقوع أو عدم الوقوع في حوادث العمل .

درسة جرينوود ووودز :

وهذه الدراسة تحاول التحقق من الفروق بين الأفراد في ميلهم إلى التسبب للوقوع في الحوادث ، وكان هذين الباحثين من أعضاء هيئة البحوث المتعلقة بالتعب في بريطانيا ، من الأوائل الذين درسوا هذه الفروق الفردية وقد بدأ بحوثهما بوضع ثلاثة فروض وهي :

أولا : إن التفاوت بين الأشخاص والوقوع في الحوادث يرجع إلى توزيع العشوائي (عامل الصدفة).

ثانيا: إن السبب في اختلاف الأفراد في الوقوع في حوادث العمل هو أن بعضهم أميل للوقوع فيها وهذا رجع إلى وجود شيء غير متوقع في الحادثة تؤدي بالفرد إلى الوقوع فيها .

ثالثا : إن الوقوع في الحوادث لا يعني الفرد الذي وقع في حادث سوف لا يقع في حادثة الأخرى.

والنتائج كانت كالأتي حيث أن مقارنة وقوع الحوادث بالتوزيع النظري للمصادفة حيث أن الفرض الأول يفسر التوزيع المشاهد في الوقوع ،ولكن التوزيع النظري للفرضين الآخرين إلى الاتفاق إلى حد لبأس به بتوزيع للوقوع في الحوادث ،ولكن الفرض المتعلق بالتوزيع غير المتساوي كان أكثر إيقاعا من الافتراض . (ج ب جيلفورد –بإشراف د يوسف مراد ص45).

مناقشة درسة جرينوود ووودز :

حيث هذه الدراسة تريد التأكد من الفروق في ميل للوقوع في حوادث العمل أي بمعنى هل الميل للوقوع في حوادث العمل راجع إلى عامل الصدفة أم أن هناك عوامل أخرى تساعد للوقوع

في حوادث العمل ؟.والنتيجة التي توصلت إليها هو أن الوقوع في حوادث العمل راجع إلى التوزيع المصادفة .

دراسة ينوبلد:

وهو باحث إنجليزي أراد أن يوضح من خلال تجربته الأفراد الذين لديهم ميل للوقوع في الحوادث ،حيث قام بفحص ملفات 411 شخصا يعملون في منطقة واحدة بين سنة 1913و1924،وجد أن الذين حدثت لهم حادثة و لم يتعرضوا لحادثة على الإطلاق في خلال السنوات الستة الأولى من تشغيلهم ،كان متوسط عدد الحوادث التي وقعت لهم في السنوات الستة التالية 0.32 ، في حين العمال الذين تعددت حوادثهم في السنوات الستة 1.06 حادثة. (د أحمد عبد الخالق ص120).

مناقشة دراسة ينوبلد:

إن هذه الدراسة تبين أن ميل للوقوع في حوادث العمل راجع إلى الخبرة في العمل ،بما أن المجموعة في السنوات الستة الأولى لم يتعرضوا إلى حوادث العمل ،وهذا راجع ربما إلى معرفتهم والتعامل مع وضعية العمل ،والعكس صحيح حيث أن نفس العينة في الستة السنوات التالية تعرضوا إلى حوادث العمل .

لذلك يمكن القول بأن كلما زاد طول مدة العامل في عمله كلما زادت حوادث العمل .

دراسة كيفارت وتيفن :

الهدف من هذه الدراسة هو توضيح العلاقة بين قوة الإبصار وارتكاب العامل الحوادث، وكذلك تأثير الخبرة على الحوادث ،قيست القدرة على الإبصار المطلوبة في 12 وضيفة ،ثم قيست القدرة على الإبصار لدى العمال المشتغلين بهذه الوظائف ،وذلك لمعرفة عما إذا كانت قدرة العامل تتلاءم مع القدرة المطلوبة للحمل من عدمه ،وقد أدت النتائج إلى اعتبار أن 11 وضيفة من12 وضيفة كانت نسبة الذين لم يرتكبوا حوادث أعلى من العمال الذين يمتلكون قوة الأبصار المناسبة عن أولئك الذين لم يجتازوا اختبار الأبصار أما الوظيفة الأخيرة (12) فلم يوجد فيها أي فرق في الحوادث. (د عبد الرحمن العيسوي)

مناقشة دراسة كيفارت وتيفن :

إن العمال الذين اجتازوا إختبار الإبصار وجدوا أنهم يمتلكون قوة الإبصار هؤلاء وقعوا في حوادث العمل إذا ما قرنوا بالذين لم يجتازوا اختبار الإبصار،مما يعني أن قوة الإبصار له تأثير على الوقوع في حوادث العمل .

إلا أن هذه الدراسات تفتقد إلى التحديد الجيد للمتغيرات الدخيلة ،حتى نستطيع القول أن قوة الإبصار تؤثر على حوادث العمل .

دراسة أيسون وفيرنون :

حيث درسا العلاقة بين درجة الحرارة والحوادث بين جماعات من عمال المصانع تبين لهما أن معدل الحوادث يبلغ أقصى دراجات انخفاضه في درجات الحرارة المعتدلة ويزداد معدل الحوادث كلما ارتفعت درجة الحرارة أو انخفضت عن الدرجة المعتدلة ،بل هناك ما يشير إلى التطرف الشديد في درجة الحرارة لا يصاحبه فقط زيادة في معدل الحوادث بل أيضا يصاحبه زيادة في شدة الحادثة وخطورتها ،وهذا يضيفه فيرنون وزملاءه في دراسة أخرى 1931 بأن درجة الحرارة البالغة الارتفاع تزيد معدل حوادث العمال الكبار كثيرا من معدل الحوادث العمال الصغار بينما يكون الفارق بين معدلهما أقل قيمة في حالة درجة الحرارة المعتدلة .

وفي دراسة أخرى لفيرنون اتضح من خلال التجربة أن الإضاءة الصناعية يتسبب عنها زيادة قدرها 25 % من مجموع الحوادث كذلك فإن درجة الحرارة من الممكن أن تؤثر على العامل وأن تزيد من درجة تعرضه للحوادث وهذه الدراسة كشفت أن عدد قليل فقط من الحوادث تقع عندما تكون دراجة الحرارة إلى ما فوق 70° بينما ترتفع معدل الحوادث عندما تنخفض. (الشيخ كامل محمد محمد عويضة –علم النفس الصناعي – ص 230.)

مناقشة دراسة أيسون وفيرنون :

إن الباحثين درسوا أثر ظرف من الظروف الفزيقية وهو عامل الحرارة ،حيث ان زيادتها أو إنخفاضها يزيد من شدة الوقوع في الحوادث مما يجعلنا نقول بأن عدم الوقوع في الحوادث يميل إلى الدرجة المعتدلة والحياد عنها يؤدي إلى الوقوع في الحوادث إلا أننا لا يمكن في أي حال من الأحوال أن نجد درجة ثابتة من الاعتدال حيث تحمل درجة الحرارة تختلف من منطقة إلى منطقة أخرى حتى من فرد إلى آخر.

دراسة مارب :

هو عالم ألماني أراد أن يتحقق من النظرية القائلة أن هناك أفراد لديهم ميل للوقوع في الحوادث ،حيث قام بتسجيل الحوادث لضباط الألمان الذين أمنوا على حياهم لمدة عشرة سنوات ،فوجد أن الضباط الذين لم تقع لهم الحوادث خلال خمس سنوات الأولى بلغ متوسط عدد الحوادث التي وقعت لهم في السنوات الخمس التالية 0.52 حادثة وأما الذين تعرضوا لحادثة في خمس السنوات الأولى فقد بلغ متوسط عدد الحوادث التي حدثت لهم في السنوات الخمس التالية 0.91 حادثة وأما الذين تعرضوا لحادثتان أو أكثر في السنوات الخمس الأولى فقد بلغ متوسط عدد الحوادث التي حدثت لهم في السنوات التالية 1.34 حادثة.(د أحمد عبد الخالق ص 161)

مناقشة دراسة مارب :

هذه الدراسة بينت أن هناك أفراد لديهم ميل للوقوع في حوادث العمل وكأن هؤلاء الأشخاص لديهم إستعداد فطري للوقوع في الحوادث ،والدليل على ذلك بأن الذين تعرضوا للحادثة زاد معدل حوادثهم إلى 0.91 والعكس بالنسبة للذين لم يتعرضوا للحوادث .

دراسة روكويل :

والأصل في هذه الدراسة هو توضيح علاقة قبول المخاطر بالوقوع في الحوادث ونعني بقول المخاطر السلوك الذي يقحم فيه العامل نفسه على الرغم من وجود إحتمال فشل هذه السلوك (العمل) .

وهذه التجربة أجريت في مكان توجد به الآلات الصناعية ،وصمم جهاز الإثارة روح الخطر مع وجود فرصة تسمح للعامل لقبول هذا الخطر أو الإبتعاد عنه وقد كشفت النتائج الأولية عن وجود فروق فردية بين الناس في رد الفعل اللازم للخطر ولقد نقل هذا الجهاز في بيئة صناعية ،وطبق على 37 عامل ولقد تبين أن المجموعة التي تقبلت موقف الخطر ارتكبت كثير من الحوادث في أداء العمل ،وذلك بالمقارنة بالمجموعة التي لم تتقبل مواقف الخطر . (الشيخ كامل محمد محمد عويضة – ص 234)

مناقشة دراسة روكويل :

لا يمكن أن نحكم على لديهم قبول للمخاطرة أن لديهم ميل للوقوع في الحوادث لأنه قد يكون وقوعهم في الحوادث راجع إلى أخطاء تقنية في التعامل مع الآلات ،أو راجع إلا عوامل وراثية في الشخص نفسه ،أو راجع إلى الظروف الفيزيقية ،كما أن هذه الدراسة لم تأخذ بعين

الإعتبار الفروق الفردية بين أفراد العينة ،قد يكون فرد الواحد من مجموعة الدين لديهم قبول للمخاطر لديه درجة قوية من الأخرين ،و أصلا هذه الدرجة غير محددة .

دراسة فيتلس :

تهدف هذه الدراسة إلى تبيان العلاقة بين النوع (الجنس) وارتكاب الحوادث حيث قام الباحث في صناعة النقل عن أثر الجنس في الأمن ،فقارن نسبة الحوادث 2000 سائق تاكسي مع مثيلها عند 40 سائقة التاكسي ،وتعمل كل المجموعتين في شروط واحدة إذ تمثلان جميع مستخدمين في شركة النقل فيلادلفيا وكانت نسبة حوادث السائقين لمدة 11 شهرا 0.257 حادثة في كل ألف ميل ،بينما كانت هذه النسبة عند السائقات الذي اخترن بعناية ودربن بدقة ، ومن ثم يمثلنا أرقى سائقات بلغت هذه النسبة 0.722 لكل ألف ميل أي ثلاثة أمثال نسبة الرجال تقريبا وفي نفس النسبة وجدت في نسبة الحوادث إلى كل ألف دولار كدخل. (فيتالس وموريس—ترجمة د احمد زكي صالح —تحت إشراف د يوسف مراد–ص 125).

مناقشة دراسة فيتلس :

في حقيقة الأمر علاقة الجنس في الوقوع في حوادث العمل بحوث أجريت عبر التاريخ فجل الدراسات وجدت أن هناك علاقة بين النوع والوقوع في الحوادث ، حيث أن الجنس الأنثوي يتعرض إلى الحوادث أكثر من الجنس الذكري وهذا راجع إلى البنية الفيزيولوجية المختلفة من الجنس الذكري إلى الأنثوي .

دراسة بستو نجي pestonjee (1980):

-عنوان الدراسة : العوامل الشخصية المرتبطة بحوادث الطرق.

-هدف الدراسة: هدفت الدراسة إلى معرفة العوامل الشخصية التي تميز فئة المستهدفين للحوادث

-أدوات الدراسة: طبق اختبار تفهم الموضوع T.A.T ، على مجموعتين من من السائقين : الأولى : تجريبية تعرضت لعدد من الحوادث(المستهدفين) و الثانية: ضابطة لم تتعرض لاي حادث.

-نتائج الدراسة: تبين أن السائقين المستهدفين للحوادث يختلفون اختلافا دالا عن غير المستهدفين في عدد الصفات التي يتصفون بها وترتبط بالوقوع في الحوادث وهي: الاندفاع–التردد–الاكتئاب–القلق–الحساسية الزائدة.

دراسة ونفرد و بارت winferd and barrett (1990):

-عنوان الدراسة: العلاقة بين القدرات المعرفية والاستهداف للحوادث.

-هدف الدراسة: الكشف عن ارتباط عدد من القدرات: الانتباه الانتقائي و الاستقلال ألمجالي القدرة المعرفية العامة وصلتها بتكرار الحوادث.

- أدوات الدراسة: استخدام الباحثان بطارية من الاختبارات، تقيس القدرات المذكورة آنفا، إضافة الى استمارة لجمع بيانات عن عدد من الحوادث التي وقعت لأفراد العينية والتي تألفت من (71) سائقا.

-نتائج الدراسة: أظهرت الدراسة أن الارتباط الوحيد كان بين عدد الحوادث و درجة الانتباه الانتقائي.

دراسة وزارة الصحة الأمريكية :

وهذه الدراسة تصبو إلى تبين العلاقة الموجودة بين التعب والوقوع في حوادث العمل والطريقة التي أتبعت في ذلك هي قسمت معدل الحوادث أو عددها على معدل الإنتاج أو عدد وحدات الإنتاج خلال فترة معينة من الزمن وبعد ذلك يمكن اعتبار عدد الحوادث التي تقع بالنسب لكل واحدة من وحدات الإنتاج، وأما النتائج وضحت أن هناك ارتفاع معدل الحوادث في الساعات الأولى من النهار ثم تنخفض عندما يهبط معدل الإنتاج بمعنى أن زيادة الإنتاج يؤدي إلى زيادة عدد الحوادث (د عبد الرحمن العيسوي ص 135)

مناقشة وزارة الصحة الأمريكية :

إن الدراسة وضحت أن كل ما كان العامل مستمر في عمله عبر فترات في اليوم الواحد كلما كان هناك إنخفاض في الإنتاج وهذا معناه أن هناك عدم الوقوع في الحوادث ، وهذا إذا إنطلقنا من تقسيم معدل الإنتاج على الحوادث .

الدراسات العربية

دراسة فرج عبد القادر طه :

تحاول هذه الدراسة تبيان الأشخاص الذين لديهم ميل في الوقوع في الحوادث ، حيث كانت بميدانية بمصر في شركة أبو رجيلة عام 1960 تبين أن الحوادث كانت تميل لأن تقع لأفراد

معينين وتبتعد عن آخرين كما وجد أن معامل الإرتباط بين حوادث العمل نصف العام الأول إلى نصفه الأخير كان موجبا ودالا عند مستوى 0.001 حيث وصل إلى 0.335 وبالمثل أيضا كان معامل الإرتباط بين حوادث العمل نصف السنة الفردي ونصفها الزوجي (الشهور الفردية في مقابل الزوجية) حيث وصل إلى 0.413^{+} ما يشير إلى الأثر الكبير لعامل القابلية الشخصية للحوادث في تورط الأفراد فيها إلا أن عدم إقتراب معاملي الإرتباط من الواحد الصحيح يشير إلى وجود عوامل أخرى كالصدفة وأخطار العمل (د فرج عبد القادر طه ص 155)

مناقشة دراسة فرج عبد القادر طه :

لقد اعترفت هذه الدراسة لأن ميل الأفراد للقوع في حوادث العمل راجع للعوامل الشخصية متعلقة بالإنسان وليس لعامل الصدفة كما تؤكد بعض الدراسات.

ومن هذا المنطلق نقول لا وجود لعامل الصدفة ، ربما عدم وصول الإرتباط مقدر بـــ 01 ربما هذا راجع إلى نسبية العلوم التي تتميز بها.

- **دراسة سامية الجندي 1976 :**

عنوان الدراسة: العلاقة بين إصابات العمل في الصناعة وسمات شخصية العامل

هدف الدراسة: طبقت الباحثة اختبار «كاتل» لسمات الشخصية على عينة تجريبية تعرضت لعدد من الحوادث ، وعينة عشوائية ضابطة لم تتعرض لأي حادث

-نتائج الدراسة : أشارت نتائج الدراسة إلى أن المستهدفين للحوادث أكثر عصبية من غير المستهدفين، وأكثر ميلا للتقلبات الوجدانية.

دراسة عباس عوض 1971:

– عنوان الدراسة: الاستهداف للحوادث وعلاقته بالمكانة السيوسومترية للعامل.

– هدف الدراسة: معرفة مدى الارتباط بين الاستهداف للحوادث والمكانة الاجتماعية للعامل ضمن المجموعة التي يعمل معها.

– أدوات الدراسة: استخدام الباحث قائمة من الأسئلة أعدها لأغراض البحث، وتتضمن هذه الأسئلة بيانات عامة عن العامل إضاقة إلى أسئلة سيوسومترية عنه. وطبقت على عينة تكونت من (218) عاملا تنقسم إلى عينة تجريبية مستهدفة للحوادث عدد أفرادها (35) عاملا، وعينة عشوائية لم تتعرض لأي حادث.

- نتائج الدراسة: أوضحت الدراسة ما يلي:

1-وجود ارتباط بين الاستهداف والمكانة الاجتماعية للعامل.

2-إن المستهدفين أقل استقرارا وأكثر تغيبا عن العمل.

3-ترتفع نسبة الأمية بين المستهدفين. (عوض – 1971).

دراسة نجية الخضري 1971:

- عنوان الدراسة: العوامل النفسية والاجتماعية المتعلقة بالاستهداف لإصابات العمل ومغزاها بالنسبة للتعليم الصناعي.

- هدف الدراسة: التعرف على العوامل النفسية والاجتماعية التي تميز فئة المستهدفين بالحوادث.

- أدوات الدراسة: استخدمت الباحثة عددا من الأدوات وهي:اختبار القدرة العقلية العامة، اختبار لقياس عوامل الشخصية للراشدين، اختبار لقياس الاستجابات المتطرفة، استمارة اجتماعية.

وضمنت العينة (200) عامل مستهدف للحوادث وعينة ضابطة تألفت من (200) عامل لم يتعرض أي منهم لأي حادث.

- نتائج الدراسة: أوضحت الدراسة فيما يتعلق:

1- بالعوامل النفسية والاجتماعية الفارقة بين المجموعتين ما يلي: التوتر الانفعالي، الاكتئاب، الشك وعدم الاطمئنان، الشعور بالذنب، ضعف التكوين العاطفي نحو الذات، الاعتماد على الجماعة.

2- العوامل النفسية والاجتماعية التي تشابهت فيها المجموعتان وهي: الذكاء والتبصر، الواقعية، الرومانتيكية، قوة الأنا الأعلى، الانعزالية، التضامن. (الخضري – 1971).

دراسة قدري محمود حفني 1971:

- عنوان الدراسة: دراسة تجريبية لأثر الجمود الإدراكي والجمود الحركي على التعرض للإصابات في الصناعة.

- هدف الدراسة: الكشف عن العلاقة بين الجمود الحركي، والإدراكي كما تقيسه الاختبارات المستخدمة في الدراسة وبين التعرض للحوادث.

– أدوات الدراسة: طبقت بطارية اختبارات لقياس الجمود من خلال مدى مقاومة المفحوص لاكتساب عادة إدراكية أو حركية جديدة وتألفت العينة من (50) عاملا مستهدفا للحوادث، وتمثل العينة التجريبية، وأخرى ضابطة وعدد أفرادها (50) عاملا.

– نتائج الدراسة: بينت الدراسة وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين الجمود بمظهريه الحركي والإدراكي، وحوادث العمل، كما وجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الحوادث والخبرة في العمل. (حفني – 1971)

دراسة محمود السيد أبو النيل 1985 :

عنوان الدراسة : حوادث السائق وعلاقتها بالذكاء و القدرات الشخصية

–هدف الدراسة : تهدف الدراسة إلى التعرف على النواحي التي ترتبط بحوادث السائق من ذكاء عام أو لفظي أو عملي ،ومن قدرات خاصة بالعمل ومن نواحي مسقطة في الشخصية.

–أدوات الدراسة: طبق الباحث عدد من الاختبارات اختبار تفهم الموضوع ومقياس وكسلر بلفيو – اختبار القدرات لقياس قوة البصر– التآزر زمن الرجع، وبلغ عدد أفراد العينة المستهدفة (25) سائقا وعدد أفراد العينة الضابطة(27) سائقا.

–نتائج الدراسة: بينت نتائج الدراسة وجود ارتباط بين المتغير السيكوباتية والمخاوف وعدد الحوادث.

–لا يوجد ارتباط بين الذكاء والحوادث.

إن اختبار التآزر هو الاختبار الوحيد الذي يميز تميزا دالا بين مجموعة السائقين المستهدفين وغير المستهدفين.

دراسة رضوان فيصل 1989:

– عنوان الدراسة: إصابات العمل في القطر العربي السوري.

– هدف الدراسة: هدفت الدراسة إلى إجراء مسح شامل لعدد الإصابات المسجلة خلال الفترة الواقعة بين عام 1983 – 1987 م في القطر العربي السوري.

– أدوات الدراسة: اتبع الباحث أسلوب جمع البيانات من السجلات واتبعت طريقة التعداد الشامل لجميع الإصابات المسجلة في مؤسسة التأمينات الاجتماعية.

– نتائج الدراسة: دلت الدراسة على أن عدد الإصابات خلال الفترة المشمولة بالدراسة بلغت (112000)

حادثة عمل. وأن أكثر المهن المسببة للحوادث كان قطاع التشييد والبناء، وقد بلغ عدد أيام الغياب عن العمل بسبب الحوادث (166194) ألف يوم غياب، وبلغت الكلفة الاقتصادية الكلية لهذه الإصابات (80933675) ألف ليرة سورية. (فيصل – 1989)

– دراسة محمد طاهر خلف 1992:

– عنوان الدراسة: الصحة والسلامة المهنية وأثرها على الروح المعنوية والإنتاجية

– هدف الدراسة: سعت الدراسة إلى إثارة الاهتمام بموضوع السلامة المهنية من خلال دراسة حوادث العمل وآثارها على الروح المعنوية وعلى الإنتاجية في العمل.

– أدوات الدراسة: تضمنت أدوات الدراسة عددا من الاستمارات لجميع بيانات وجهت للعاملين والمشرفين حول الآثار السلبية التي تتركها حوادث العمل، طبقت في محافظة حلب وشملت (16) شركة.

– نتائج الدراسة: أوضحت الدراسة ارتباط إنتاجية المؤسسة بحوادث العمل، وتأثير الحوادث سلبا على نشاط المؤسسة، وربحيتها، وكفاءتها الاقتصادية، إضافة لانخفاض إنتاجية العمال الجدد مع انخفاض في الروح المعنوية في الشركات التي تكثر فيها حوادث العمل. (خلف – 1992).

دراسة حسن حسن الكاشف 1982:

– عنوان الدراسة: العوامل الشخصية المرتبطة بالاستهداف للحوادث في الصناعة.

– هدف الدراسة: سعت الدراسة للكشف عن السمات الشخصية المميزة للمستهدفين وتحديد فيما إذا كان المستهدف سيء التوافق على مختلف أبعد التوافق.

– أدوات الدراسة: استخدام الباحث اختبار برنروتر لقياس سمات الشخصية – اختبار التوافق، وطبقت جميعها على عينة تألفت من مجموعة تجريبية مستهدفة، وأخرى ضابطة.

– نتائج الدراسة: دلت نتائج الدراسة أن المستهدفين للحوادث يتميزون بالعصبية والانطواء والعزلة – وأكثر ميلا للخضوع للغير – أقل ثقة بالنفس.

– إن المستهدفين للحوادث أقل توافقا على مقياس التوافق بمختلف أبعاد التوافق المنزلي – الاجتماعي – وفي مجال العمل. (الكاشف – 1982).

دراسة محمد سمير عبد الفتاح 1985:

- عنوان الدراسة: العلاقة بين الحوادث، وإصابات العمل، والتكوين النفسي لكل من المنبوذ والنجم كما تبينها المكانة السوسومترية.

- هدف الدراسة: الكشف عن أثر التكوين النفسي للعامل المنبوذ، والعامل المقبول من قبل زملائه، وعلاقة ذلك بالتورط في الحوادث.

- أدوات الدراسة: استخدام الباحث مقياسا من إعداده لتحديد المكانة السوسومترية للعامل، وطبق على عينة ضابطة عشوائية، وأخرى مستهدفة تجريبية.

- نتائج الدراسة: وجد أن هناك علاقة طردية إيجابية بين معدل الحوادث، والعلاقات السوسومترية للأفراد النجوم، والأفراد المنبوذين.

وأوضحت الدراسة أن التكوين النفسي لكل من المنبوذين والنجم يتفق فيما يختص بالصراعات والمشاعر العدوانية، ولكن أسلوبهما في التعامل مع هذه الصراعات مختلف. (عبد الفتاح – 1985).

دراسة محمود الشوني 1986:

- عنوان الدراسة: مدى صلاحية الطرق الإسقاطية في تمييز العمال المستفيدين للحوادث من غير المستهدفين لها.

- هدف الدراسة: هدفت الدراسة إلى التحقق من صلاحية الاختبارات الإسقاطية في الكشف عن العوامل النفسية اللاشعورية التي تسبب الحوادث، وإمكانية استخدامها لعزل المستهدفين بالحوادث.

- أدوات الدراسة: طبق الباحث اختبار تفهم الموضوع T.A.T، واختبار بقع رورشاخ على عينة مستهدفة، وأخرى ضابطة لم تتعرض لأي حادث.

- نتائج الدراسة: اتفقت نتائج اختبار T.A.T ونتائج رورشاخ في أن الشخص المستهدف للحوادث يعاني من عدم الشعور بالأمن ويتصف بقصر وجهة النظر، ويفضل التأمل على الفعل، ويترع نحو الانطواء، ويجد صعوبة في اتصالاته الاجتماعية. (الشوني – 1986).

دراسة سلوى عبد العزيز مازن 1987:

- عنوان الدراسة: أثر العامل الأسرية والرضى المهني في إصابات العمل.

– هدف الدراسة: تهدف الدراسة إلى معرفة مدى الارتباط بين العوامل الأسرية – العوامل الاقتصادية – التعليمية – السكنية – والتعرض للحوادث في العمل، وكذلك معرفة مدى الارتباط بين الرضا في العمل والتعرض للحوادث.

– أدوات الدراسة: استخدمت الباحثة عددا من الأدوات منها: المقابلة مع أفراد العينة والاستبانة أعدتها لأغراض البحث. واستمارة لمعرفة آراء المشرفين بأفراد العينة التي تألفت من عينة ضابطة، وأخرى تجريبية وعدد أفراد كل منها (30) عاملا.

– نتائج الدراسة: دلت النتائج على أن أفراد العينة المستهدفة للحوادث أقل رضا في العمل من المجموعة الضابطة، ومن ثم يعانون من ضغوط اقتصادية واجتماعية بدرجة أعلى كذلك هم أكثر ميلا للأنشطة الفردية، وأقل في مستوى التعليم. (مازن – 1987).

دراسة رأفت السيد 1987:

– عنوان الدراسة: الفروق بين الجنسين في خصائص الشخصية، والرضى في العمل لدى المستهدفين للحوادث في الصناعة.

– هدف الدراسة: سعت الدراسة لإجراء مقارنة بين العاملات المستهدفات للحوادث، والعمال المستهدفين من حيث سمات الشخصية والرضا في العمل.

– أدوات الدراسة: طبق الباحث عددا من الأدوات المعدة لأغراض البحث، وهي استبانة لقياس سمات الشخصية، ومقياسا لقياس الرضا في العمل.

– نتائج الدراسة: اتضح من نتائج الدراسة أن الإناث أكثر توترا، وأكثر انطواء وبعدا عن جماعة من الذكور المستهدفين، وأن هؤلاء العمال أكثر ميلا للعدوان، والسيطرة من العاملات المستهدفات. واتضح أيضا أن العمال المستهدفين أقل رضا في العمل فيما يختص بالأجر، وظروف العمل، وأن الإناث المستهدفات أقل رضا في العمل بوجه عام من العمال المستهدفين. (السيد – 1987).

دراسة سالم المطيري 1990:

– عنوان الدراسة: العلاقة بين العدوان، والتوافق النفسي الاجتماعي، وانعكاسها على الاستهداف لحوادث المرور لدى قائدي السيارات.

- هدف الدراسة: سعت الدراسة لإجراء مقارنة بين المستهدفات للحوادث، والمستهدفين الذكور من حيث توافقهم الانفعالي والاجتماعي.

- أدوات الدراسة: طبق الباحث عددا من الاختبارات النفسية من إعداده على عينة تألفت من ذكور، وإناث، تعرضن من الحوادث أثناء قيادتهم للسيارات.

- نتائج الدراسة: وجد فروقا دالة إحصائيا بين الذكور والإناث لصالح الإناث في كل من سوء التوافق المنزلي والانفعالي والعدوان. (أبو النيل – 1995 : 296).

دراسة محمد البكري 1991:

- عنوان الدراسة: سمات الشخصية، وعلاقتها بالحوادث في الصناعة.

- هدف الدراسة: معرفة مدى الارتباط بين سمات الشخصية، والتعرض للحوادث في العمل.

- أدوات الدراسة: طبق الباحث اختبار الشخصية المتعدد الأوجه على عينة مستهدفة للحوادث، وأخرى ضابطة، لم تتعرض لأي حادث.

- نتائج الدراسة: دلت نتائج الدراسة على وجود علاقة دالة بين السيكوباتية وبين الحوادث بلغ مقداره (5, 0,23)، كذلك وجد علاقة بين العدوان، والحوادث مقداره (0,27). (البكري – 1991).

دراسة عبد الحميد صفوت إبراهيم 1993:

- عنوان الدراسة: العلاقة بين الاتجاه نحو المخاطر وحوادث المرور

- هدف الدراسة: هدفت الدراسة للتحقق من علاقة الاتجاه نحو المخاطر بحوادث المرور في المملكة العربية السعودية .

- أدوات الدراسة: استخدم الباحث مقياسا من (18) فقرة، تقيس الاتجاه نحو المخاطرة من إعداده، واستبانة لجمع بيانات عن عدد الحوادث، والمخالفات المرتكبة لدى عينة تألفت من (622) طالبا من جامعة الملك سعود.

- نتائج الدراسة: دلت نتائج الدراسة على ما يلي:

- إن حوادث السيارات ترتبط بالاتجاهات نحو المخاطرة الذي له الدور الأكبر في تشكيل القابلية للحوادث.

- ارتباط المخالفات، وعدد الحوادث طرديا بالاتجاه نحو المخاطرة.

- وجود علاقة موجبة بين عدد الحوادث، والميل للحوادث، والثقة الزائدة بالنفس (طه – 1994).

دراسة فؤاد سالم 1994:

- عنوان الدراسة: العلاقة بين الاستهداف للحوادث، وبعض الخصائص النفسية لدى سائقي السيارات الثقيلة.

- هدف الدراسة: هدفت الدراسة لمعرفة مقدار الترابط بين الاستهداف للحوادث، والقدرات العقلية والحركية، ومقدار الترابط بين الاستهداف، والسمات النفسية التي تميز السائقين المستهدفين للحوادث.

- أدوات الدراسة: استخدم الباحث عددا من الأدوات وهي: مقياس وكسلر بلفيو للذكاء – اختبار زمن الرجع البصري – اختبار الشخصية المتعدد الأوجه، وطبقت جميعها على عينتين الأولى مستهدفة للحوادث والثانية عشوائية لم تتعرض لأي حادث.

- نتائج الدراسة: دلت الدراسة على ما يلي:

1- إن المستهدفين للحوادث أقل من غير المستهدفين في بعض جوانب مقياس الذكاء.

2- إن المستهدفين للحوادث أبطأ في الاستجابة.

3- يتميز المستهدفون بعدم القدرة على المثابرة في العمل، ويتصفون بالنشاط الزائد في الفكر والعمل، ويتسمون بعم المبالاة بالمعايير الاجتماعية. (سالم – 1994).

أولاً:الدراسات التي تناولت الخصائص الشخصية لمرتكبي الحوادث المرورية:

تم تصنيف وعرض الدراسات التي تناولت الخصائص الشخصية لمرتكبي الحوادث المرورية عموماً ولدى السائقين من صغر السن خصوصاً على النحو التالي:

(1) الدراسات التي تناولت السمات المزاجية للشخصية:

تعد السمات المزاجية أكثر عوامل الشخصية جذباً لإهتمام الباحثين المعنيين بحوادث المرور نظراً لتعددها وثرائها والإهتمام المبكر الذي سأولى لها مقارنة بغيرها من عوامل الشخصية الأخرى:

فمن الدراسات المبكرة التي أجريت تلك التي قام بها بيمش ومافيتي Beamish & Maefetti عام 1963 (من خلال : عبد الله النافع وخالد السيف)، 1408 هـ ص ص 76-77) للوقوف على الفروق في بعض سمات الشخصية بين مجموعتين من السائقين صغار السن الذين تراوحت أعمارهم بين 19.16 سنة وتكونت المجموعة الأولى من 84 سائقاً ارتكب كل واحد منهم مخالفتين مرورتين أو أكثر، وتكونت المجموعة الثانية من 186 سائقاً لم يسبق لهم ارتكاب مخالفات قط، كما هدف الباحثان إلى الكشف عما إذا كانت لتلك الفروق علاقة باتجاهات السائق المخالف نحو أسرته أو نحو مجتمعه، لهذا لم يكن هدف الدراسة مجرد محاولة وصف سمات السائق المشكل أو التعرف عليه، ولكن هدفت كذلك لمحاولة ابتكار وسائل يمكن من خلالها الكشف عن السائقين الذين يمكنهم أن يفيدوا من برامج التدريب والتوجيه بصورة أفضل.

وقد تم تطبيق مجموعة كبيرة من الإختبارات النفسية على هؤلاء السائقين جميعاً من المخالفين وغير المخالفين لأنظمة المرور شملت مسح المزاج لجيلفورد وزيمرمان Guilford Zimmerman Temperament وبطارية مينسوتا للإرشاد ومقياس السيرة الذاتية لسجل واختيار الأداء الذاتي لأوتيس Minnesota Counseling Survy ومقياس الاتجاهات لسيبرشت واستمارة للتاريخ الشخصي صممها الباحثان فروقا سيكولوجية دالة إحصائيا بين مجموعتي المخالفين وغير المخالفين على مقاييس الإتزان الإنفعالي Enotional Stability والمجاراة Conformity والموضوعية والمزاج Mood، أما بيانات السيرة الذاتية فقد كشفت عن أن آباء السائقين غير المخالفين أنشط في في العمل السياسي من آباء السائقين المخالفين، وتمثلت أهم السمات المميزة لمجموعة المخالفين فيما يلي:

أ. أنهم لا يفكرون بصورة جيدة فيما ينطوي عليه سلوكهم سواء نحو أنفسهم أو نحو الآخرين.

ب.يغلب أن يكونوا في صراع أو خصام مع الآخرين بما فيهم أقربائهم الأقربين، وينظر هؤلاء المخالفون إلى أنفسهم على أنهم مثقلون بالأعباء ويتحملون الكثير،

ج. ييصقون بأنهم متمردون وأكثر أنانية.

د. يشعرون بعدم الثقة في أنفسهم، وبالحساسية الزائدة وبعدم الأهمية، وربما يدفعهم كل ذلك إلى طلب التعويض الزائد بما قد ينطوي عليه هذا التعويض من أفعال خاطئة وأفعال من وحي اللحظة، أي الأفعال لم يمكن التفكير فيها بما يؤدي إلى وقوع الفرد في المخالفات المرورية.

هـــ. وجود نقص لدى آباء هؤلاء السائقين في المسؤولية الإجتماعية التي يتعلمها الأبناء.

ومن أهم سمات الشخصية التي حظيت باهتمام مبكر في علاقتها بحوادث المرور العدوان . فقد أقر وايتلوك عام 1971 أن 85% من كل حوادث المرور في بريطانيا ترجع إلى الميول العدوانية لدى السائقين، وأقر موزر عام 1975 وجود ميول عدوانية أكبر عند مخالفي المرور من السائقين في ألمانيا الغربية، كما وجد بيري أن الأشخاص الذين يحصلون على درجات عالية على مقياس القلق والعدوان كانوا من غيرهم وقوعاً في حوادث المرور (عبد الله النافع وخالد السيف، 1408 هـــ، ص 67)

وقد درس **هوبر** عام 1980 السلوك العدواني لدى السائقين الأمان وذلك لملاحظة ردود أفعالهم عند نقاط عبور المشاة في الشوارع . ولاحظ الباحث استجابات 966 مبحوثاً من هؤلاء السائقين عند اقترابهم من أماكن عبور المشاة وبخاصة استجاباتهم تجاه آخر المترجلين الذي يعبر في اللحظة الأخيرة، وقام البحث بتحليل الاستجابات العدوانية سواء البدينة أو اللفظية وكذلك عمر السائق وجنسه وغيرها من البيانات التي جمعها أثناء مقابلة هؤلاء السائقين. وبإجراء التحليل العاملي لهذه الاستجابات وصل الباحث إلى عامل أسماه العدوان المكتسب . تشيع عليه أربعة متغيرات هي التعرض للعقاب من قبل في المترل والسلوك العدواني تجاه المارة العابرين والتعليم المنخفض والتعرض للعقاب في الحياة العالية (المرجع السباق)

واستخلص زيلهارت وزملاؤه عام 1974 من تحليليه لثلاثة عشر متغيرآ من متغيرات الشخصية أدخلت في تحليل للانحدار المتدرج أن هناك سية متغيرات منها فقط هي التي أسهمت بصورة دالة في التميز بين مجموعات منتهى قواعد المرور ومرتكبي الحوادث من ناحية وغيرهم من الأفراد من

الملتزمين بقواعد المرور وغير مرتكبي الحوادث وشملت هذه المتغيرات المسؤولية والاهتمام بالقواعد والنظم ومشاعر النقص والابساط –الانضواء والتشكك suspiciouness والتفكير المستقل indpendent-mindedness من استخبار هاوارت للشخصية والعصابية الايزنك (donovan et al... 1983) وقام لوو(loo،1979)بدراسة أخرى عن دور سمات الشخصية الأولية في إدراك إشارات المرور traffic signs ومخالفات المرور والحوادث واستعرض فيها عدا من الدراسات السابقة في هذا الموضوع وتبين أن مكون الاندفاعية impuisivity (كأحد المكونات الأساسية للانبساط) هو المسؤول عن تباين العلاقة بين الانبساط والحوادث المرورية وتبين كذلك أن مكون البحث عن الإثارة sensation seeking هو المسؤول عن تباين العلاقة بين الاندفاعية والحوادث المرورية أي أن ارتفاع درجة الفرد على مكون البحث عن الإثارة يرتبط بزيادة وقوعه في الحوادث المرورية كما مكون قصر زمن اتخاذ القرار يفسر العلاقة بين الحوادث المرورية والقدرة على إدراك الصور المخفية للإشارات المرورية في أنوع الرسائل اللفظية وتبين في دراسة اخرى أن السائقين يرتكبون حوادث السيارات كانوا يتميزون بعدة سمات للشخصية هي الاندفاعية والحماس والخجل وانخفاض الثقة بالنفس والحياة والجبن والتبعية والحماية الزائدة والسياسية والتهيب apprehensive والاكتئاب والقلق والانطواء . أما الأشخاص المتضررون من الحوادث، فيتميزون بعدة سمات تقابل غالبا السمات السابقة وهي الاتزان والتعقل والجدية والمغامرة والجرأة ومقاومة الكف والتلقائية والتشدد Toughminded والثقة بالنفس والانبساط (pestonjee et al..1980).

وفي دراسة لسميت وكيركام (smith & Kirkam) تم حساب الارتباط بين الانبساط والعصابية من قائمة المودزلي للشخصية بمعدلات ارتكاب الحوادث وانتهاكات المرور، وذلك لدى عينة ممثلة تتكون من 113 مبحوثاً في المدى العمري من 20-23 عاماً من السائقين الذكور. وتم الحصول على ارتباط إيجابي دال بين الانبساط وارتكاب الحوادث، ويوجه خاص الحوادث الأخرى غير حوادث التقاطع. كما ارتبط الانبساط بانتهاكات المرور ارتباطاً إيجابياً دالاً آخر. بينما ارتبطت العصابية بالحوادث فقط عند العينة المتطرفة بصورة متزامنة مع الانبساط.

وتؤكد دراسة كلمنت وجناح (Clement & Jonah,1983) على أهمية الاعتماد على الموقف في تقدير حوادث السير لدى بعض السائقين إضافة إلى متغير البحث عن الإثارة الذي يلعب دوراً وسيطاً في تقدير العلاقة بين الموقف والوقوع في الحادث. كذلك تغير وجهة الضبط

وكيفية إدراك أسباب الحوادث. وقد قام الباحثان هنا بتطبيق أربعة مقاييس على عينة من الطلاب والطالبات قوامها 285 طالباً وطالبة، 130 من الذكور والبقية من الإناث وجميعهم يحملون رخصة قيادة سارية المفعول. وقد شملت مقياس الأشكال المتضمنة ومقياس البحث عن الإثارة ومقياس وجهة الضبط واستبانة الأسباب المتصورة للحوادث، إضافة إلى المعلومات الديموجرافية. وقد اتضح من نتائج الدراسة عدم وجود علاقة بين تقدير والبحث عن الإثارة ووجهة الضبط. كذلك عدم وجود علاقة بين تقدير الموقف وأسباب الحوادث كما يدركها المفحوصون أو بين البحث عن الإثارة وأسباب الحوادث. ولكنمن النتائج غير المتوقعة لهذه الدراسة وجود فروق بين الذكور والإناث فيما يتعلق بالسرعة والبحث عن الإثارة حيث ارتباط البحث عن الإثارة بالسرعة لدى الجنسين، ولكن كانت الإناث الأكثر ميلاً للتخلي عن حزام الأمان أكثر ميلاً للبحث عن الإثارة من الذكور.

ومن أولى الدراسات التي أجريت في المجتمع السعودي تلك التي قام **كرم الله عبد الرحمن** (1404 هـ) بهدف تحليل إحصاءات حوادث المرور التي وقعت في المملكة حتى نهاية عام 1401 هـ وحاول فيها الوقوف على أسباب الحوادث بالنسبة للعناصر الثلاثة السائق والمركبة والطريق، وفيما يتعلق بالخصائص النفسية المتعلقة بالسائق تبين أن هناك عادات مشتركة بين جميع وأهمها اللامبالاة والتهور وعدم الكفاءة والخبرة والإفراط في الثقة بالنفس، وأن أكثر أنواع المخالفات انتشاراً في المملكة والتي تتسبب في حوادث هي السرعة الزائدة، وعدم التقيد بإشارات المرور، والتجاوز أو الوقوف غير النظامي، وتعاطي الكحوليات والمخدرات. ويخلص الباحث إلى أن الجميع يعرفون أن السرعة الزائدة مخالفة لأنظمة وأنها تؤدي إلى الحوادث التي ينتج عنها التعويض أو التشويه أو الموت أو الدمار للممتلكات، ولكنهم رغم ذلك لا يطبقون ما يعرفون لأنهم اعتادوا ممارسة هذا النمط السلوكي غير السليم أو العادة السيئة حتى أصبحت هي السائدة على الطريق.

كما أجريت دراسة أخرى في المجتمع السعودي عن حوادث المرور في علاقتها بالعوامل النفسية والاجتماعية هي تلك الدراسة التي قام بها عبد الله النافع وخالد السيف (1408 هـ)، وهدفت إلى تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات، وتكونت عينة الدراسة من 2018 مبحوثاً تراوحت أعمارهم بين 17 عاماً وأقل و 38 عاماً وأكثر بالإضافة إلى 115 موقوفاً ممن ارتكبوا حادث مرورية.

وتبين أن أهم عشرة تصرفات ترتبط إيجاباً بالحوادث هي السرعة الزائدة والتجاوز في المنحنيات والطرق الضيقة، والتجاوز بدون استخدام الإشارة، وتغيير المسار بدون استعمال الإشارات، والإنشغال بأشياء مختلفة أثناء القيادة، والإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها، والإنطلاق بمجرد غلق الإشارة المعاكسة دون انتظار، والتسابق مع سيارة آخرى، وقطع الإشارة الحمراء والإنطلاق، والتجاوز من اليمين. وعن سمات الشخصية في ارتباطها بأنماط القيادة، فقد تبين أن القيادة الآمنة التي تتبع أصول السلامة وتلتزم بالنظم والأداب المرورية ترتبط ارتباطاً إيجابياً بسمات المسئولية وإرتباطاً سلبياً بسمات الشخصية السلبية كالاندفاعية والعصابية والقهرية والقلق. أما القيادة الخطوة غير الآمنة، فارتبطت إيجابياً بسمات الشخصية السلبية، وارتباطاً سلبياً بسمات الشخصية الإيجابية.

ويشير سومالا (summaia،1987)أن سلوك القادة للاستعراضية showing-off والبحث عن الإثارة مضاهر ساوك تصاحب المرحلة الأولى لتعلم القادة وخاصة السن الذين تبرز لديهم الثقة الزائدة في تعلمهم لبعض مهارات الأساسية على الرغم من عدم تمكنهم من مهارة السيطرة على مخاطر القادة ولكن هذه الظواهر تتلاشى رويدآ بعد الخميس كيومتر الأولى حينما تفقد السيارة دورها كوسيلة لإشباع الغبة في الاستعراض والبحث عن الإثارة

وفي دراسة لماثيوس وزملائه (mathews et al.،1991) على عينة مكونة من 73فردآ،تراوحت أعمارهم بين 19-63(متوسط23)63% طلاب بكالوريوس ودراسات عليا، 67% مهنيين كشفت النتائج أن أهم المخالفات السرعة، وقطع الإشارة والإهمال والاندفاع وعدم الاهتمام بالعلامات المرورية وقد شملت أدوات الدراسة:

مقياس سلوك قيادة السيارة ومقياس زوكرمان للبحث عن الإثارة واستخبار آيزنك للشخصية وتحددت فروض الدراسة في أربعة هي:

1) السائقون الأكثر وقوعا في الحوادث يتمتعون بمستوى أعلى في مقياسي الانبساط والذهائية ومستوى اقل في الذهائية. 2) السائقون الذين يقعون في المخالفات المرورية والحوادث هم أولئك الذين يميلون للمخاطرة والذين يبحثون عن الإثارة ولفت الانتباه . 3) الذكور أكثر احتمالية في الوقوع في الحوادث من الإناث. 4) تزداد الحوادث مع صغر السن.

وقد أظهرت النتائج ما يلي:

أ- وجود ارتباطات عالمية تشير إلى أن الأفراد المتورطين في المخالفات المرورية لديهم مستوى مرتفع في الذهائية ، والإثارة، والمخاطرة، وسرعة الملل، ومستوى منخفض في العصابية.

ب- ثم ترتبط مقاييس الإنبساط والكذب مع كل من الوقوع في الحوادث أو التورط في المخالفات المرورية.

ج- أن العمر والجنس ارتبطا بكثير من عوامل الدراسة.

د- أن الذكور أعلى ذهائية وإثارة ومخاطرة ولكن أقل عصابية من النساء

هـــ- الذكور أكثر اقترافا للمخالفات من الإناث.

و- أن صغار السن ظهر لديهم مستوى أعلى من الإنبساط والذهائية، والإثارة، والميل للمخاطرة ولكن درجات أقل في مقياس الكذب.

خلاصة الدراسات السابقة :

تعرضنا آنفا إلى عدد من الدراسات الميدانية العربية والأجنبية التي بحثت في إطار العوامل الشخصية التي لها علاقة بالاستهداف في الحوادث ويمكن تلخيص الموضوعات التي تناولتها هذه الدراسات المعروضة في عدد من النقاط الرئيسية هي :

1 –الذكاء والقدرات

1-القدرات الحركية و الإدراكية

2-الشخصية والجوانب الانفعالية

أ- الذكاء أو القدرات العقلية والمعرفية: توصلت نتائج الدراسة المعروضة سابقا إلى نتائج مختلفة، منها ما يشير إلى ارتباطات عالمية عكسية ذات دلالة إحصائية عند مستوى معين بين هذه القدرات، وبين الاستهداف للحوادث ومنها ما يشير إلى ارتباطات منخفضة.

ب- القدرات الحركية والإدراكية : أظهرت نتائج الدراسات وجود ارتباط بين السرعة الحركية و الإدراكية واستهداف الحوادث (...).

ج- الشخصية و الجوانب الانفعالية: يلاحظ من نتائج الدراسات السابقة المعروضة أنها متفقة بشكل عام حول حقيقة وجود علاقة بين الشخصية و استهداف الحوادث إذ أشارت اغلبها إلى أن المستهدفين للحوادث يعانون من اضطرابات في الشخصية ، وان الخصال المزاجية أكثر متغيرات الشخصية ارتباطا بارتفاع معدل الحوادث (المطيري ، بستونجي..).

الفصل الثاني:

الإستهداف للحوادث

تمهيد:

إن الدارس لموضوع حوادث المرور يجد الكثير من الباحثين، يتكلمون عن موضوع الإستهداف، باعتباره سلوكا يتميز به الواقع في الحادثة، كما أنه مؤشرا لتشخيص الأفراد الذين يقعون في الحوادث وهم مسببون لها، أي قد يجرون السائقين العادين لارتكاب هذه الحوادث لذلك وجب علينا أن نعرف هذا الموضوع من الناحية الأكاديمية.

1. تعريف الاستهداف بالحوادث:

يمكن تعريف الاستهداف لغويا «من الفعل استهداف، ومعنى استهداف انتصب الشيء أي أصبح غرضا له، أو جعل نفسه عرضة له».

وقد تناول الاستهداف للحوادث عدد من علماء النفس الذين درسوا سلوك الحوادث، ويعد مارب MARBE من أوائل علماء النفس الذين درسوا نزعة الاستهداف وعرفه على انه: «استعداد ثابت إلى حد ما للتورط في الحوادث»

وأشار فيتالس إلى أن الاستهداف للحوادث في العمل هو « نزعة نفسية وفيزيولوجية متصلة لدى المستهدف للحوادث أو بسبب تغير مؤقت للموقف ووضع العمل»

-أما كلين وهادون فيعرفان الاستهداف بأنه: « استعداد نفسي للفرد يرجع إلى مجموعة من الخصائص الشخصية المحتملة أو الثابتة تجعله ميالا لاستهداف الحوادث أكثر من غيره»

ويتفق طه في تعريف الاستهداف مع ما ورد من تعريفات سابقة فيعرفه بأنه استعداد نفسي جسمي للفرد بدرجة ما، لان تحدث له حوادث وهذا الاستعداد ثابت إلى حد ما»

ويذكر الجسماني ما يسمى بالاستهداف النفسي ويعرفه بأنه: " حالة انتفاء التوازن تنتاب المرء بعد إصابته بصدمة، أو عند تعرضه لحادث لا تقوى النفس على احتماله وعندما يتكرر وجود المرء في موقف شبيه بالموقف الذي أصابه فيه الحادث من قبل، فإنه يعاني تأزما نفسيا خطيرا". (الجسماني- 1954: 17-18).

أما تيفن Tifeen فقد قال: "يعني الاستهداف أساسا ما إذا كان الفرد يميل إلى الاحتفاظ النسبي بمعدل حوادثه نفسه تقريبا من وقت إلى آخر، إذا ما قورن بزملائه بغض النظر عن التغيرات الطبيعية الفيزيقية العامة للآلة وظروف العمل".(طه- 1979: 25-26).

ويورد جراي Gray تعريفا للاستهداف فيقول: "إن المستهدفين للحوادث قد يكونون مولودين بهذه الطريقة، وذلك إذا كانوا مستهدفين في كل وقت- وهناك مستهدفون في أحيان وأحيانا أخرى غير مستهدفين، وهذا يعتمد على الظروف وهؤلاء مستهدفون بفعل الظروف". (نعامة- 1988: 107).

ويذكر عبد الله تعريفا للاستهداف يرى فيه أنه"عامل شخصي نفسي بحت قد يتوافر لدى عامل على نسبة عالية من الذكاء أو لدى عامل قليل الحظ منه على درجة سواء". (عبد الله- 1967: 45).

ويقدم عوض تعريفا أخر لاستهداف بقوله « استعداد يقوم على مجموعة من الصفات والمميزات الشخصية تهيئ الفرد للوقوع في الحوادث بحيث يكون معدلها عنده أعلى دائما من معدل ما يقع لغيره من الأفراد الذين يعملون في نفس ظروف عمله وإجراءات الأمن و الوقاية فيه

واستنادا إلى ما تقدم يمكن تلخيص النقاط الأساسية التي تشترك بها معظم التعريفات وهي:

- أن الاستهداف يرجع إلى التكوين النفسي للفرد المستهدف
- انه استعداد ثابت إلى حد ما لدى الفرد المستهدف
- معدل حوادث المستهدف أعلى من معدل ما يقع لغيره.

و بالتالي يمكن اعتماد هذه الخصائص في بناء تعريف لاستهداف يفي بأغراض بحثنا فحواه أن الاستهداف للحوادث : استعداد نفسي يقوم على مجموعة من العوامل و السمات النفسية التي تقيسها الاستبانة المعدة لهذا الغرض.

2. مميزات الأكاديمية لظاهرة الاستهداف للحوادث:

بينت نظريات علم النفس المفسرة لوقوع الحوادث، وكذلك البحوث والدراسات التي أجريت في هذا المجال أن لوقوع الحادثة لابد من فعل خطر، وهذا الفعل الخطر هو ما يمثل بالضبط موضوع الدراسة النفسية لحوادث العمل. فقد ثبت أنه على الرغم من أن ظروف العمل الخارجية للعمال قد تكون واحدة أو متشابهة لجماعة معينة، ولكن رغم ذلك تختلف نسبة الحوادث بينهم.

بين هوملز Homls أن ما نسبته (6%) من العمال قد تسبب في إيقاع (65%) من مجموع الحوادث التي وقعت في إحدى الشركات. (الكبيسي- 1984: 17).

وكذلك ذكر هوفشتتر Hofstaetter: "أن جزءا كبيرا من حوادث المصانع وحوادث المرور أي حوالي (50%) يصيب عددا قليلا نسبيا من العمال والمارة بنسبة (15%) تقريبا وأن هناك بعض العمال يصيبهم من الحوادث أكثر من غيرهم". (عوض- 1971: 42).

وتدين تلك الدراسات بالكثير لعلماء الإحصاء الذين كانوا أول من بين أن توزع الحوادث بين عمال معرضين لأخطار متشابهة لا يخضع إطلاقا لقوانين المصادقة، إذ تبين أن الحوادث التي وقعت لبعض الأفراد في وقت ما ترتبط بعدد الحوادث التي وقعت للأفراد نفسهم في وقت آخر.

وقد حاول الباحثون في علم النفس الصناعي، وذلك من خلال إجراء البحوث السيكولوجية وتطبيق الاختبارات النفسية، التوصل إلى اكتشاف أبعاد هذه الظاهرة النفسية في سلوك الحوادث، إذ بينت نتائج البحوث التي قامت بها شركة التأمين ومجلس بحوث الصحة بإنجلترا أن (80 إلى 90%) من الحوادث يرجع إلى "عامل مجهول" يوجد في الفرد الذي تقع له الحادثة، واصطلح على تسميته بالاستهداف للحوادث "Accident Proneness" وقد قبل بشكل واسع من قبل عدد كبير من الباحثين والمختصين في مجال سيكولوجية الحوادث، إذ تبن لهم أن هذا العامل لم يعد مجرد نظرية تجريبية أو تخمين أو ظنون في علم النفس ولكنه حقيقة ثابتة.

وأيدت هذا الدراسات رونالد ماكبث R. Macbes إذ وجد من خلال الاحصائيات التي حللت سلسلة من الحوادث الصناعية أن المخاطر الميكانيكية تسبب أقل من (9%) من الحوادث، والعيوب الفيزيقية والعقلية حوالي (3%)، والافتقار إلى المهارة أقل من نسبة (8%)، وترجع نسبة (80%) الباقية إلى عيوب ونواحي ضعف في الشخصية تفصح عن نفسها في الاستهداف للحوادث. (نعامة- 1988. 103).

وكذلك اختبار مارب Marbe المشكلة نفسها بفحص سجلات الحوادث للضباط الألمان فوجد أن الضباط الذين لم تقع لهم حوادث خلال السنوات الخمس الأولى بلغ متوسط عدد الحوادث التي وقعت لهم في السنوات الخمس التالية (0.52) حادثة، والذين أصيبوا بحادثتين أو أكثر في السنوات الأولى كان متوسط حوادثهم (1.34) حادثة في السنوات الخامس التالية. (العيسوي- 1992: 191).

كما استطاع فيلدا Vilda أن يحرز تقدما ملموسا في تفهم عامل الاستهداف للحوادث، إذ حلل البيانات الخاصة بالتعويض عن الإصابات للعمال المصابين بالحوادث في مناجم الفحم الحجري

لحوالي (2000) عامل، ورتب الحوادث والعمال تبعا للمهنة ومكان العمل، وبذلك استطاع حساب خطورة الحوادث في كل مجموعة، وخرج من ذلك بما يتوقع حدوثه من إصابات لكل عامل، وقارن ذلك بالحوادث الفعلية التي حدثت لهم، وجاءت النتيجة دالة بوضوح على أن هناك اختلافات شخصية استمرت سنين عديدة في مدى الاستهداف للحوادث وتحديدها بما يتعرض له الفرد من حوادث خلال فترة معينة، وأدى ذلك إلى أنهم تمكنوا من تقدير أبعاده والعناصر التي تكونه.

فقد نظر كل من سوشمان وشيرزر Suchman and Sherzer إلى مفهوم الاستهداف للحوادث بأنه: "ينشأ مما يلاحظ من أن بعضا من الراشدين والأطفال لهم من الحوادث أكثر مما يكون لغيرهم، وأن هذا المفهوم يتضمن وجود نوع معين من الشخصية التي لها استعداد سابق لأن تقع لها حوادث متكررة، وأن هذا الاستعداد السابق ينظر إليه على أنه شذوذ نفسي راجع إلى بعض الميول العصابية والسيكوباتية". (طه- 1982: 302).

كما وجد أبارولا Ibarolla أن ما نسبته (75%) من الحوادث مرجعها التكوينات الشخصية لهؤلاء العمال. (عوض- 1971. 41).

أمـــا إيزنك Ezink فقد تناول مفهوم الاستهداف للحوادث على أنه سمة عامة حيث يحدده بقوله: "أن الحوادث تقع لبعض الناس الذين لديهم استعداد فطري لأن يقاسوا من الحوادث تحت أي ظروف وفي أي عمل". (راجح- 1965. 375).

ويؤكد راجح رأي إيزنك ويدعم فكرته من حيث تعميم مفهوم الاستهداف بكونه سمة عامة إذ يحدده على أنه: "استعداد عام أو سمة عامة يتسم بها الأفراد فتجعلهم أدنى للتورط في الحوادث بوجه عام في المصنع وفي البيت وفي الشوارع، بصرف النظر عن نوع الحادث، ونوع العمل". (المرجع السابق: 375).

ويسند هؤلاء وغيرهم إلى نتائج بعض الأبحاث التي أجريت في هذا الصدد:

ومن هذه الدراسات النتائج التي قدمتها شركات النقل الثقيـــل الأمريكية، التي ضجت من كثرة ما تكابده من خسائر نتيجة لحوادث سائقيها، فعملت على تعرف أسباب هذه لحوادث، ونقلت مكثري الحوادث إلى أعمال جديدة، فقل معدل حوادث النقل، غير أنه مما أثار الدهشة أن من نقلوا إلى الأعمال الجديدة لم تقل معدلات حوادثهم في هذه الأعمال. (المرجع السابق: 374).

كذلك وجد نيوبولد Newbold ارتباطا بين نوعين مختلفين من الحوادث للأفراد أنفسهم هما الحوادث في البيت والحوادث في العمل وتراوح بين (+0.20 و+0.30). (طه- 1979: 44).

غير أن هذا التعميم المطلق حدا بفريق آخر من الباحثين إلى تكرار التجارب والتدقيق في ضبط ظروفها المختلفة، وإجراء مقارنات دقيقة بين نتائج الدراسات التي تناولت هذا الموضوع فظهر من ذلك:

1- إن معاملات الارتباط بين عدد الحوادث التي يقع بها الأفراد أنفسهم خلال فترتين متتاليتين في الموقف نفسه تتراوح بوجه عام بين (0.37 و0.72) وهذا يعني أن هناك عاملا مشتركا وراء سلوك الأفراد هو ارتكاب الحوادث، ولكن بما أن هذه المعاملات جزئية وليست تامة مطلقة، فهذا يعني وجود عوامل أخرى غير الاستهداف تؤدي إلى وقوع الحوادث.

2- اتضح أيضا أن معاملات الارتباط بين عدد الحوادث للأفراد أنفسهم في موقف خاص أي في عمل معين وبين عددها لديهم أنفسهم في موقف آخر مختلف، وأقل من معاملات الارتباط للأفراد أنفسهم في الموقف نفسه خلال فترتين متتاليتين. وهذا ما أكدته دراسات نيوبولد السابقة. (فهمي- 1989: 86-87).

وبذلك أمكن تلخيص الموقف الراهن من الاستهداف للحوادث بما يلي:

- تختلف درجة الاستهداف للحوادث من فرد إلى آخر.
- اختلف درجة الاستهداف للحوادث للفرد نفسه من عمل إلى آخر.
- إن الاستهداف قد يكون أثره لدى بعض الأفراد قويا عميقا، فإذا به يورط صاحبه في الحوادث، حتى إذا كانت الظروف الخارجية ملائمة ومواتية.

ومن جهة أخرى ثمة مفاهيم قريبة تماثل مفهوم الاستهداف يميل بعض الباحثين إلى استخدامها للدلالة على هذا النوع من التعرض للحوادث. ومنها: القابلية للحوادث- الاستعداد للحوادث. فقد استخدم منتز وبلوم Mintz and Blum مفهوم قابلية بقولهما: "إنه يمكن أن نسمي الأفراد الذين لهم أكثر من متوسط زملائهم من الحوادث في فترة معينة بالقابلين للحوادث". (طه- 1982: 355).

ويشير ماير Mier إلى مفهوم القابلية للحوادث بقوله: "إن قابلية الفرد للحوادث تعد بمثابة مزيج من القدرات البشرية تجعل الناس على قدر عال من الكفاية بالنسبة للوقوع في الحوادث". (ماير- 1967: 675).

وكذلك يستخدم طه مفهوم القابلية ويحدده:" إن المقصود بقابليـــة الفرد للحوادث مدى مساهمته بما له من استعدادات شخصية في تسبب ما يتورط فيه أو يقع له من حوادث، وإلى الحد الذي يسهم به الفرد بما له من خصائص ذاتية في تسبب حوادثه نسميه قابلا للحوادث". (طه- 1993ص685).

وتذهب يونس إلى استخدام مفهوم الاستعداد للحوادث وتحدده بقولها: "إن تكرار الحوادث في الأشخاص أنفسهم لا يمكن أن يكون محض مصادفة وإنما يرجع ذلك إلى الاتجاهات والاستعدادات الحركية والنفسية التي تجعل بعض الأفراد معرضين أكثر من غيرهم للحوادث وهذا ما نعنيه بالاستعداد للحوادث". (يونس- 1966ص 317).

ومما سبق نجد أن مفهوم القابلية أو الاستعداد للحوادث الذين تم تحديدها من قبل بعض الباحثين أمثال (منتز وبلوم، ماير، طه، يونس) يتميز عن الاستهداف للحوادث في كونها أكثر شمولا وعمومـــا، مما يشتمل عليه مفهوم الاستهداف إذ تتضمن إلى جانب الدوافع النفسية استعدادات الفرد العقلية والحسية والجسمية التي تسهم في تعرضه للحوادث، بينما يقتصر مفهوم الاستهداف على الدوافع النفسية فقط.

ومن ذلك يمكننا القول: إن بعض الصفات المميزة والخاصة في بعض الأفراد تجعلهم أكثر ميلا للإصابة بالحوادث، إذا وجدوا في أحد المواقف منهم إذا كانوا في مواقف أخرى، وأن الحوادث التي تقع في أحد المواقف لا تخلق حالة تؤدي إلى وقوعها في مواقف أخرى.

فالاستهداف للحوادث عامل نوعي خاص بمواقف معينة وبأعمال بذاتها وليس ميلا عاما. ويعد الفرق في مدى ما يسهم به مختلف الأفراد في الإصابة مقياسا لاستهدافهم للحوادث.

ولتقرير عامل الاستهداف للحوادث ينبغي علينا معرفة فيما إذا كان فرد يحتفظ بنسبة معينة للحوادث خلال فترة معينة يفوق ما يحصل عليه زملاؤه الذين يعملون معه ويتعرضون للأخطار والظروف نفسها، أو إذا كان له من الحوادث أكثر من متوسط زملائه في فترة معينة ثم في الفترة التالية كان له أيضا من الحوادث ما يفوق متوسط زملائه، فإنه يحق لنا في هذه الحالة أن تفترض وجود

خاصة الاستهداف للحوادث وفاعليتها فيه. وهذا ما أشار إليه مارتيز Martiz عندما قال: "يبدو أن تكنيك ارتباط حوادث فترات متعاقبة من الزمن أمر ضروري لإثبات وجود عامل الاستهداف للحوادث". (طه- 1982ص 358).

ومن جهة أخرى يجب علينا التمييز بين الاستهداف للحوادث، وهو عامل داخلي نفسي من ناحية، وبين العوامـــل النوعية داخل الفرد التي تقرر استعداده للحوادث، فقد يتعرض عامل ما للحوادث لضعف بصره أو لقلة خبرته أو لغيرها من العوامل الشخصية، في حين أن عاملا أخر سليم البصر وذا خبرة جيدة بالعمل يتعرض لها بالدرجة نفسها، وذلك ليس للأسباب السابقة الذكر، وإنما لعوامل سيكولوجية صرف.

فلابد إذا من تحديد العامل النوعي الذي قد يؤدي إلى استهداف الحوادث، وبالتالي لابد أن نأخذ بعين الاعتبار أن المهنة نفسها يمكن أن تفسر جانبا من الاستهداف للحوادث، فالعمل قد ينطوي على عامل مهيأ للحوادث يؤدي إلى استمرار وقوعها من فترة لأخرى ونحن معرضون في هذه الحالة إلى خلط العامل الخارجي الخاص بالعمل نفسه بالعامل الداخلي (الاستهداف) وهنا يمكن القول: إن لكل مهنة من المهن معدل تعرض المهني للحوادث عند تقرير قيمة الاستهداف لها، ويكون ذلك من خلال ملاحظة عدد الحوادث بين أبناء المهنة الواحدة. فإذا كان لفئة من العمال عدد من الحوادث أكثر من غيرهم ممن يعملون في المهنة نفسها فإنه يمكن أن يؤيد هذا من جديد عامل الاستهداف للحوادث بكونه عاملا نفسيا للفرد الذي تقع له الحادثة، وهذا ما يحاول البحث الحالي التحقق منه.

واستنادا إلى ما تم ذكره يمكن لنا أن نتناول بعض التعريفات التي قدمها الباحثون لمفهوم الاستهداف للحوادث في العمل.

3. أنواع الاستهداف للحوادث:

النوع الأول: الاستهداف العصابي ، و يتسم به من يعانون أمراض نفسية.

النوع الثاني: الاستهداف الغير عصابي ينجم عن اثر العوامل الشخصية للفرد و التي لا تتسم بطابع عصابي، كنقص الذكاء و قلة الخبرة أو التأزم النفسي وعيوب البصر.

النوع الثالث: يجمع بين العصابي و الغير العصابي و يتميز به من يعانون أمراضا نفسية وتتسم شخصياتهم بالنقص في بعض قدراتها. (رجاء محمود مريم 1999 ،ص 68).

4. تفسير كيفية توزيع الحوادث بين الأفراد:

عند إثارة موضوع كيفية توزيع الحوادث بين الأفراد، نجد أربع افتراضات وضعت لتفسير الفروق بين الأفراد في ميلهم إلى التسبب بوقوع الحوادث.

أ) **الافتراض الأول: المصادفة:**

وترجع هذه الفرضية السبب في وقوع الحادثة إلى عامل المصادفة المحضة Chance المسؤولة مسؤولية كلية عن حدوثها، ويرى هذا الافتراض أن جميع الأفراد متساوون في قابليتهم للحوادث، وأن حدوث الحوادث ليس إلا مجرد مسألة حظ عاثر لأولئك الذين تحدث لهم أو تؤثر بحال من الأحوال في معدل الحوادث التي تقع لـــهم.

ب) الافتراض الثاني: عدالة توزيع الحوادث:

ويرجع هذا الافتراض توزيع الحوادث إلى عادل يتبع فيه، وخلاصته أنه حدثت حادثة لفرد ما، فإنه بذلك يكون قد حصل على نصيبه من الحوادث لفترة معينة، ثم يأتي دور فرد آخر من زملائه وهكذا، فالحادثة حسب هذا الافتراض تقع لنظام منصف عادل، وأن وقوع حادثة ما تغير من جانب الفرد وعبرة يستخلصها مما حدث له، وهذا يساعده على تحاشي الحوادث مستقبلا.

ت) الافتراض الثالث: القابلية المتزايدة:

ويعني هذا الافتراض أن كل الأفراد في بداية عمل معين يكونون ذوي قابلية متساوية للحوادث، وأن الحوادث التي تحدث للفرد تكون نتيجة للمصادفة، وأن أولئك الذين تحدث لهم تلك الحوادث الأولى يصبحون ذوي استعداد يهيأ لأن تحدث لهم حوادث أكثر في المستقبل. وهكذا يؤدي الحدوث المتكرر للحوادث إلى زيادة في قابلية الفرد لها، والنتيجة حسب هذه الفرضية فإن الحادثة الأولى تجعل الفرد أكثر خوفا واضطرابا وأقل ثقة بنفسه فيقل تحكمه السليم في سلوكه نتيجة تجعل هذا، مما يعرضه للإصابة بحوادث أخرى.

ث) الافتراض الرابع: التكوين النفسي البيولوجي الخاص بالفرد:

ويفترض فيه أن تكوين بعض الأفراد قد جعل إصابتهم بالحوادث قدرا لهم نظرا لتكوينهم البيولوجي النفسي الذي يؤثر في تكوين درجة ثابتة نسبيا من القابلية للحوادث لديهم، وتختلف عن غيرهم، وتتسبب في الفروق بيت الأفراد فيما يتعلق بمدى تورطهم في الحوادث فكل فرد- حسب هذه الفرضية – يتميز بدرجة معينة من هذه القابلية فقد تكون ذات درجة عالية تتيح للفرد تورطا متكررا

في الحوادث، وقد تكون منخفضة في درجتها إذ تبعده إلى حد ما عن الوقوع فيها، إلا أنها ثابتة إلى حد ما الفرد في مقارنته بزملائه الآخرين.

وقد وضعت هذه الافتراضات موضوع البحث بمقارنة الحوادث التي وقعت لبعض الأفراد في فترة معينة بالحوادث التي وقعت لبعض الأفراد في فترة معينة بالحوادث التي وقعوا فيها في فترة أخرى.

ويعد جرينود و وودز Greenwood and woods من أوائل علماء النفس الذين وضعوا هذه الافتراضات موضوع البحث والتجربة، وتبين لهما أن ثمانين في المائة 80% من الحوادث تقع لعشرين في المائة 20% فقط من العال. وأن أربع في المائة 4% من العاملات حدثت لهن 28% من مجموع الحوادث. ومن نتائج هذه الدراسة:

1- أن الحوادث لا توزع نفسها بالمصادفة، بل تميل إلى أن ترتبط بأفراد معنيين.

2- أن صاحب المعدل الزائد من الحوادث في فترة ما يظل ذا معدل زائد نسبيا في الفترات الأخرى، وهذا يدل على عدم صدق الفرضية الثانيـــة.

3- لا تزيد الحوادث من قابلية الفرد لأن يقع في حوادث مستقبلا، أي عدم صدق الافتراض الثالث أيضا.

4- إثبات حقيقة وجود عامل قابلية للحوادث بسبب التكوين النفسي البيولوجي أي صدق الفرضية الرابعة لتفسير طبيعة توزيع الحوادث. (Brown -1985 p257).

قام تيفن Tiffin بدراسة أخرى لاختبار هذه الفرضيات، وذلك بدراسة ارتباط حوادث عاملين متتاليين على حوالي (9000) تسعة آلاف عامل. واتضح من هذه الدراسة وجود ارتباط بين حوادث العاملين، وقد توصلت هذه الدراسات إلى النتائج نفسها التي توصل إليها جرين وودز. (الرفاعي- 1964ص 413).

وعلى المستوى العربي فقد قام طه باختبار الفرضيات السابقة على سائقي شركة أبي رجليه في مصر على عينة تألفت من (762) سائقا وتوصل إلى أن الحوادث لا توزع نفسها بالمصادفة بل تميل إلى الارتباط بأفراد معنيين وتبتعد عن آخرين، وهذا دليل آخر على صدق الافتراض الرابع. (طه- 1979ص 41).

وترى الباحثة أن التوزيع المشاهد لوقوع الحوادث بين الأفراد يؤكد صدق الدلالات والنتائج التي توصلت إليها تلك الدراسات.

5. سمات المستهدفين للحوادث:

غدت معرفة سمات الشخصية السوية والمضطربة ضرورة علمية لها أهميتها في مساعدة الكائن البشري على تحقيق درجة مقبولة من حسن التكيف وفي تهيئته لمواجهة مشكلاته التي يمكن أن يعانيها، ولتجاوزها في كافة مجالات الحياة.

وتظهر الفروق الفردية واضحة في مجال العمل، وفي بحوث علم النفس الصناعي خاصة لما لها من دور مهم في دوافع العاملين وقدراتهم وكفايتهم الإنتاجية، كما أنها تؤثر على معدل التعرض للحوادث الصناعية. فقد ثبت، كما ذكرنا سابقا وجود فروق بين العمال يرجع إليها السبب في تورط بعضهم بالحوادث دون بعضهم الآخر، وكان تفسير الباحثين لهذه الفروق أن هناك نمطا من الشخصية يعد مهيأ أكثر من غيره للوقوع في الحوادث لوجود بعض الخصائص والسمات المزاجية والانفعالية التي تشكل هذا النمط من الشخصية.

وأشار ماير Mier إلى ذلك بقوله: "هناك بعض نماذج السمات تجعل الإصابة بالحوادث مقدرا على بعض الناس مثلما تجعل سمات معينة أخرى مقدرا عليهم الاستعداد للتعلم أو مزاولة كالتجارة أو تشغيل الآلات ". (ماير- 1968ص 675).

وقد حاول علماء النفس والسيكولوجيون المختصون بدراسة سيكولوجية الحوادث أن يرسموا صورة لشخصية المستهدفين بالحوادث، وتوضيح ملامحها وأبعادها التي لا تختلف كثيرا عن أعراض الاضطراب النفسي.

فقد ثبت أن أغلب المستهدفين يكثرون من الغياب، ويشكون من أمراض وهمية، أو يتمارضون، وينتقلون من عمل للآخر، ويتعرضون للمعاقبة لمخالفتهم تعليمات العمل ويتميزون بالفجاجة في سلوكهم وهذه كلها أعراض لاضطراب في الشخصية. (جرجس- 1971ص 171).

وفيما يلي سنعرض لبعض الدراسات والبحوث التي أجريت في هذا الصدد دون الدخول في تفاصيل المناهج التي اتبعتها.

فقد ذكر عن هملر Himlir أنه قدم قائمة تألفت من (28) سمة من سمات الشخصية بوصفها مؤدية إلى وقوع الحوادث، ويرتبط أكثر من نصف عدد السمات الواردة في هذه القائمة بسوء التكيف، وذلك لأن سوء التكيف يؤدي إلى انشغال الفرد بمشاعره وإلى زيادة شعوره بالإحباط، وهو ما قد يسهم في إغفال وسائل الأمان فيعرض الفرد للحوادث. (المشعان-155ص1994).

كما حدد كل من شورن ومارب Shorn and Marbe في بحثهما عل عمال السكك الحديدية أن (27) صفة نفسية مختلفة تساعد على استهداف الحوادث في العمل ومن هذه الصفات:

- قدرة غير كافية على توزيع وتركيز الانتباه.
- انخفــاض الحذر.
- انخفــاض في إعطاء الأحكام وتقدير المواقف.
- دوافــع سيئة نحو العمل. (كوتيك- 1987ص 89).

ويرى إيزنك Eyzenck أن الاستهداف للحوادث هو مظهر للعصب حيث يقول: "لقد سبق أن لاحظنا في عدة دراسات أن المستهدفين للحوادث من السائقين وغيرهم يكونوا بالغي الانبساط، وأن هناك بعض الشكوك في وجود مكونات عصابية أو انفعالية لديهم". (عوض- 1985ص 416).

ويؤكد براون Brawm ذك في قولــه:"إن استهداف الحوادث ينظر إليه حتى الآن على أنه عصاب تطور منذ مدة قبل أن يلتحق الفرد بالمجتمع". (براون- 1965ص 686).

كما ذكر كاردول Cardol وغيره من علمــاء النفس دور عدم الثبات الانفعالي في وقوع الحوادث. (المشعان- 1994ص 153).

وتعد دراسة سيفرز Sievers من البحوث المهمة التي أشارت إلى أهم الخصائص الشخصية التي ترتبط بالمعدل العالي من الحوادث وهي: التوترات، الحساسية الزائدة، التأخر العــام، الاكتئاب العصابي، والتعبير عن الميول والصراعات العصابية. (طه- 1979ص 173).

ونتائج دراسة غ. هان G.Han تدعم ما توصلت إليه الدراسات السابقة إذ وجد أن المستهدفين لحوادث تميزوا بعدد من السمات الشخصية وهي:

- عدم الاتــزان الانفعالــي.
- عدم التعامل مع عدد كبير من المثيرات وتحديد الأهم فيها.
- الميــل للمخاطرة.
- عدم القدرة على الصبر والتحمــل. (كوتيك- 1987ص 89).

وتبين أيضا لـــ ماكلين A. Maclean أن معظم الحوادث تحدث للمندفعين وغير مقدري المسؤولية ومن لديهم استياء شديد من السلطة، وأن الضغوط الانفعالية المؤقتة عامل مهم في الحوادث وأن الأقل نضجا تحدث لهم معظم الحوادث. (طه- 1976ص174).

وأيدت هذا نتائج دراسة سوشمان Sochman إذ أجرى تحليلا عامليا لأسباب الحوادث وتوصل إلى وجود عاملين هما الاندفاع Rachenes وعدم الإنتباه Inattention. (طه- 1994ص 457).

وقد أبدى يوسف مراد رأيا مشابها حيث يقول:"قد يؤدي أدنى سهو إلى إحداث الكوارث نظرا لعجز الشخص عن تركيز الانتباه أو ضبط مزاجه الانفعالي". (طه- 1979ص 192).

ويتفق الشافعي مع رأي مراد حيث يقول: "قد يرجع الحادث إلى الضعف النفسي كتسلط فكرة ثابتة أو قلق يحدث تشتتا لانتباهه، فيكون الشخص معرضا للشرود الذهني، ويقطع ذلك صلة الشخص بالخارج وينقص التكيف فيحصل الضرر". (الشافعي- 1948ص 145).

ولخص تيفن Tifin كل هذه الأراء بقوله: " إنه قد وجد هناك عاملين انفعاليين يرتبطان بحوادث العمال هما: النضج الانفعالي العـــام والحالة الانفعالية وقت حدوث الحادثة". (طه- 1979ص 171).

وقدم تايلورTaylor تفسيرا لذلك بقوله: "إن الفرد غير الناضج من الناحية الانفعالية أكثر تأثرا بالضغوط Stress التي تجعل بطريقة غير مباشرة بيئة العمل أقل أمنا إذا ما قورن بالفرد الثابت". (المرجع السابق ص 172).

وثمة دراسات أخرى أكدت العلاقة بين النوبات الانفعالية وتواتر الحوادث، وهذا ما أوضحه هيرسي Hersey في دراسته الأكلينيكية لـــ (400) أربعمائة حادث تبث منها أن نصف الحوادث وقعت عندما كان العامل في حالة هبوط نفسي أو توجس أو قلق أو حزن. (دويدار- 1995ص 602).

ويرى جيوم Guillaume: "أن شخصا تضغط عليه انفعالاته تجعله مشدود الأعصاب وتكثر لديه الحركات الطائشة ويصبح معرضا للتعب بسرعة ملفتة للنظر". (عبد الله- 1967ص 43).

وتوصل تيفن وماكورميك Tiffin and Mc Cormick في دراستهما إلى أن العصبية والخوف تسبب بنسبة (6%) والارتعاش بنسبة (2%) والقلق والهم بنسبة (2%) أيضا. (أبو النيل- 1995ص 291).

وقد كشفت بحوث أخرى دور العوامل اللاشعورية في وقوع الحوادث، وتبدو أهمية هذا الجانب لما يمتاز به من النظرة النفسية الدينامية في تفسير الحوادث. ويمثل التحليل النفسي الجانب الأهم في هذا الاتجاه وقد تم عرضه في الفصل الرابع الذي تناول النظريات المختلفة لتفسير الحوادث. وسنعرض فيما يلي لبعض الدراسات والآراء التي تدعم هذا الاتجاه في تفسير الحوادث.

فقد أشار برسترBrewster في بحثه إلى وجود عوامل انفعالية غير مرئية تعمل مترابطة لتمهد الحادثة. (طه-216:1979).

ويذكر مورالي Moirali: "أن هناك استدعاء لا شعوريا للحوادث، ناتجا عن عبادة الخطر وعن رغبة في توسيع حدود إمكانياته أو للإعطاء العمل الرتيب جاذبية أو طرافة إضافية". (مورالي- 1979ص 229).

وتذهب يونس إلى أن "وسائل الفرد الدفاعية تؤثر في مدى وقوعه في الحوادث، فالارتداد على الذات الناتج عن الرغبة في الانتقام من أشخاص معنيين، قد يسقطها الفرد على نفسه فيعرضه لا شعوريا للحوادث، فالرغبة اللاشعورية في عقاب الذات الناتجة عن الشعور بالذنب قد تكون سببا أساسيا للوقوع في الحوادث عند بعض الأفراد المستهدفين للحوادث". (يونس- 1966ص 417).

وقد جاء في كتاب "سيكولوجية التوافق والحالة السوية" في وصف المستهدفين للحوادث بما يلي:

"إنهم يمثلون كارثة ليس لأنفسهم فحسب، وإنما لغيرهم من الناس أيضا وإنهم يتصرفون وكأنهم مسوقون سوقا إلى استحداث الآلام لأنفسهم والعذاب والعقاب، وهم يتصرفون على هذا النحو العفوي استقطابا للحوادث بدافـــع لا شعوري. يغرسون المسامير في أصابعهم وينتشرون أيديهم مع الخشب ويشبكون أيديهم بالآلات، ويعرقلون مسيرة العمل، ويعطلون الإنتاج ورغم ذلك فإنهم لا يشعرون بالقوى العاطفية التي تدفعهم دفعا عنيفا إلى ارتكاب الحوادث وتكرار ارتكابها" (دار الآفاق- 1979ص 35).

ومن هنا تتبدى العلاقة بين الاستهداف للحوادث والميول الانتحارية، فكلاهما في هذه الحالات مظهر من مظاهر ارتداد العدوان نحو الذات والشعور الخفي بالذنب والميل لعقاب الذات.

فقد اتضح لماكدونالد Macdonald أن سبعة من ثلاثين مريضا سيكوباتيا حاولوا الانتحار عن طريق حوادث السيارات.

وأكدت دراسة كرانسر وكورنج Granser and Quiring صدق النتائج السابقة حيث اتضح لهما في دراسة على (483) سائقا ذوي الميول الانتحارية ارتكبوا فعلا حوادث مرور أكثر من غيرهم بمقدار (81%)، ويضاف إلى أن نسبة مخالفاتهم المرورية (146%)، بالمقارنة مع المجموعة السوية. (طه- 1994: 455).

6. عوامـــل الاستهـــداف:

6 – 1/ العوامل النفســية :

6 – 1 / 1– العــــــــدوانية:

–تعريف السلوك العدواني:هو أي سلوك يعبر عنه بأي رد فعل يهدف إلى إيقاع الأذى أو الألم بالذات و بالآخرين، أو إلى تخريب ممتلكات الذات أو ممتلكات الآخرين، فالعدوان سلوك وليس انفعالا أو حاجة أو دافعا. (أحمد يحي ، 2003 ، ص 185)

و يأخذ العدوان الأشكال الرئيسية التالية:

1. العدوان الجسدي: ويقصد به السلوك الجسدي المؤذي الموجه نحو الذات أو الأخريين ويهدف إلى الإيذاء أو إلى خلق الشعور بالخوف، ومن الأمثلة على ذلك: الضرب و الدفع و الركل، وشد الشعر، والعض...الخ وهذه السلوكات ترافق غالبا نوبات الغضب الشديدة.
2. العدوان اللفظي: ويقف عند حدود الكلام الذي يرافق الغضب، والشتم، والسخرية، التهديد وذلك من اجل الإيذاء أو خلق جو من الخوف.
3. العدوان الرمزي: ويشمل التعبير بطرق غير لفظية عن احتقار الأفراد الأخريين أو توجيه الاهانة لهم، كالامتناع عن النظر إلى الشخص الذي يكن العداء له أو الامتناع عن تناول، ما يقدمه له، أو النظر بطريقة ازدراء و تحقير.

6 – 1 / 2 –أسباب العدوانية:

باعتبار العدوان احد الظواهر و الموضوعات النفسية الهامة لما يترتب عليه من آثار مدمرة على الفرد نفسه و على الآخرين، فقد اهتم به علماء النفس، وحاولوا تفسيره رغم اختلاف مدارسهم واتجاهاتهم، وعلى الرغم من هذا الاهتمام إلا إن تفسيرات علماء النفس حول السلوك متباينة، ويرجع هذا التباين إلى الأطر النظرية التي تعتمد عليها كل نظرية أو مدرسة من مدارس علم النفس.

- **القلـــــــق**

أ – القلق انفعال طبيعي:

القلق ظاهرة طبيعية في الإنسان ، كما هو الشأن في مختلف الانفعالات التي يتعرض لها الإنسان في حياته.

أنواع القلق: ويمكن تمييز نوعين من القلق:(عيسوي ،2000 ص50).

1–القلق السوي العادي: المحتمل والمعقول وهو نوع من الحماسة أو التفاؤل أو الرغبة الأكيدة في تحقيق الانجازات و الانتصارات و النجاحات ، مثل هذا الانفعال أو القلق غير الزائد عن الحد أمر مطلوب ومهم في تحقيق النجاح .

2 –القلق العنيف: أو الشديد أو المتواصل أو الخارج عن قدرة الإنسان على الاحتمال و على السيطرة عليه ، انه قلق مرضي له أثار سلبية على انجازات الإنسان ونجاحاته وعلى صحته العقلية والنفسية الجسدية، مما يعرف باسم أمراض العصر وهي الأمراض السيكوسوماتية أي تلك الأمراض التي تنشا عن القلق وغيره من الأزمات النفسية و الاجتماعية ولكن أعراضها تتخذ شكلا جسميا وعلى سبيل المثال: قرحة المعدة و القولون و ألاثني عشر، وضغط الدم المرتفع ....

ب – طبيعة القلق:

القلق كما يقول هبتر (Hepner) عبارة عن استجابة انفعالية لموقف معين كموقف الصراع أو الموافق المشكلة التي يبدو انه لا يوجد مقبول لها، ويثير القلق في الشخص الذي يعاني منه بأنه لا حول له ولا قوة أو انه عاجز عن التصرف. (نفس المرجع ،ص52).

إن القلق أكثر اضطرابات الشخصية انتشارا في الوقت الراهن و القلق في جوهره عبارة عن شعور بالخوف أو الفزع أو الهلع أو الارتعاد أو هو عبارة عن خوف متوقع غير محدود أو مجهول غير مرتبط بشيء بعينه وفي أثناء نوبة القلق قد بتصبب العرق من أيدي الشخص القلق، ويشعر بالبرودة و قد

يشعر أيضا بالصداع وشدة خفقان أو ضربات القلب.القلق استجابة خوف لموقف يهدد شعور الإنسان باحترام ذاته والقلق العصابي أي المرض هو الاستجابة المبالغ فيها لمثل هذه المواقف المهددة.

و يشعر الإنسان بقلق في مواقف الفشل و الإحباط وخيبة الأمل أو عند توقع الخوف الغامض من المجهول في المستقبل.

-وبالنسبة لأنصار مدرسة التحليل النفسي فان القلق قد يكون ناتجا عن صراع أما شعور أو لا شعوري.

-أما كارول فيضيف بعدا أخر للقلق وهو انه عبارة شعور بالتهديد لأي قيمة من القيم الأساسية لوجود الفرد كشخص صاحب شخصية محددة. ويذهب للقول بان القلق عبارة عن عالم داخلي أو مستدخل و يسبب الشعور بالتوتر وبذلك يحدث اضطرابا في توازن الإنسان وحيث أن الإنسان في حاجة دائمة إلى إعادة توازنه فان القلق يعد دافعا قويا لدية ولكن هذا القلق قد يكون ايجابيا بناءا وقد يكون هداما معوقا معرقلا للسلوك تبعا لدرجة القلق أو الوعي أو الارتباك أو الحفيظة التي يثيرها وفقا لمقدار التهديد الذي يشعر به الفرد فالقلق السوي الطبيعي هو ذلك القلق الذي يتناسب مع كم و كيف التهديد الذي يتعرض له الإنسان، حيث يثير الفرد و يدفعه لإيجاد طريقة للتغلب على الموقف المهدد بطريقة ناجحة انه في الحقيقة منشط أو منبه للنمو والتنمية والنجاح، ولكن القلق الزائد عن الحاجة يعوق ويعرقل و يعطل السلوك فالقلق المرضي هو الذي لا يتناسب مع حجم الخطر الذي يتعرض له الفرد.

-إن الشخص القلق عصبيا لا يعرف سبب توتره و يمتاز سلوك الفرد في حالة القلق المرضي بالمحاولة والخطأ والتخبط. (نفس المرجع ، ص 54)

يعتبر القلق العصابي كما له عاطفة تتميز بالإحساس لفقدان الأمن وما يزيده حدة هو الخوف من خطر داهم بدون مبرر موضوعي وحسب عض الباحثين فان النوبات القلقية تكتسي عدة مظاهر منها: الذهول، الهيجان، الارتباك، لقد أثبتت نتائج الدراسات المتعلقة بتسبب العوامل و السمات الشخصية في حوادث المرور و يعد القلق من ابرز هذه السمات الشخصية في حوادث المرور ويعد القلق من ابرز هذه السمات وأكثرها ارتباطا بهذه الحوادث

- **الانفعـــــــال:**

ا- تعريف : يفهم من كلمة انفعال حالة اضطراب و تغير في الكائن الحي مصحوبة باثارة وجدانية تتميز بمشاعر قوية و اندفاع نحو سلوك ذات شكل معين. فهو إذن حالة شعورية وسلوك حركي خاص.بالنسبة للشخص نفسه هي حالة مشاعر ثائرة، و بالنسبة للمشهد الخارجي، هي اضطراب في النشاط العضلي و الغدي، حيث يرى انقباض اليد، وتقطيب الجبين، و احمرار العينين و اتساعهما كل انفعال عبارة عن كتلة من الإحساس. وفي نفس الوقت تهيؤ عضلي، ويتكون كل انفعال من حالة شعورية و تأهب للقيام بعمل . فالغضب مثلا شعور خاص و تأهب للمقاتلة و الخوف شعور خاص و تأهب للهرب. كل انفعال هو حالة إثارة مناسبة و استجابة ظاهرة لموقف معين. (حلمي المليجي 1982 ، ص154).

ب- الجوانب الثلاثة للانفعال:

أولا: مظاهر جسمية خارجية، يمكن للآخرين ملاحظتها و التحقق منها.

ثانيا:أحداث فسيولوجية داخلية، كالإفرازات الغدية و التغيرات الكيمائية و الانقباضات الداخلية.

ثالثا: مشاعر داخلية مصاحبة، و لا يدركها إلا الشخص ذاته مثال (الضيق).

ج- تصنيف الانفعالات:

1-تختلف الانفعالات من حيث المشاعر المصاحبة لها. منها انفعالات سارة تصاحبها مشاعر ارتياح مثل انفعالات الفرح و الزهو و الإعجاب. ومنها انفعالات أليمة تصاحبها مشاعر عدم الارتياح لأنها ترتبط بإعاقة الحاجات الأساسية للفرد مثل الغضب و الغيظ و الخوف و الاشمئزاز و الحقد.

2-تتباين الانفعالات أيضا من حيث الآثار الناجمة عنها، فبعضها ذات اثر منشط كالفرح والغضب. والبعض الأخر مثبط مثل الحزن أو الانقباض.

3-من حيث درجة الوضوح، نجد بعض الانفعالات بارزة ذات تقاسيم و معالم واضحة كالضحك و التقزز بينما نجد انفعالات أخرى تعاليمها غير واضحة مطموسة مثل حب التملك.

4-قد تكون الانفعالات عرضية طارئة مثل الغيظ أو الخوف أو الفرح أي تزول بزوال مثيراتها. وقد تكون مزمنة لا يدرك لها الشخص سببا، مثل القلق أو مشاعر الذنب و كلاهما يرجع إلى

أسباب لاشعورية أو عقد نفسية قد يحدثان حينما تلح الحاجات المحظورة أو الدوافع المكبوتة في أعماق النفس طلبا للإشباع، أو نتيجة الصدمات الانفعالية التي تعتري الفرد أثناء طفولته.

5-الانفعالات أما بسيطة أولية لا يمكن تحليلها إلى ابسط منها كالخوف و الغضب، و أما مركبة مثل الغيرة التي تتكون من اندماج عدة انفعالات هي الخوف و الغضب و الغيظ و حب التملك بالإضافة إلى الشعور بالنقص وقد تكون الانفعالات مشتقة، وهي التي تعقب الانفعالات البسيطة الأولية مثل اليأس أو ا لأمل الذي قد يعقب الخوف مثلا.

د- اثر الانفعالات على السلوك:

الانفعال الهادئ المعتدل يساعد على تأدية الوظائف العقلية بنظام و تنسيق، انه يمهد لتغليب العقل و الروية على النزوات و الاندفاعات و التهور. أي يساعد على ضبط النفس وكبح جماحها و الحد من شططها وهكذا، يكون الشخص أكثر اتزانا في تفكيره وتصرفاته، و اقل تحيزا في أحكامه ومن الطبيعي شخص يمتلك هذه السمات، يكون مقبولا في الجماعة و أكثر نجاحا

أما الانفعال الحاد فهو ثورة داخلية تقتحم المراكز العصبية الموجودة في اللحاء، فيختل توزيع القوى العصبية و اتزانها، و تنشط الجهاز العصبي بطريقة تعسفية و بذلك يخرج الإنسان عن حدود النشاط المعتدل المنظم السوي. و يبدو الأثر السيئ لتلك الثورة العارمة على الوظائف العقلية حيث يشل التفكير، و يشوه الإدراك، و تفقد القدرة على حصر الانتباه و تضعف القدرة على التذكر، و يهبط مستوى الذكاء و بالتالي يسوى فهم الفرد للموقف و يفتقد القدرة على حل المشكلات.

الانفعال الحاد يعني فقدان التوازن ويبدو كاختلال في السلوك أو اضطراب في النشاط، و أحيانا يبدو كضرب من المرض. و يأخذ أحيانا صورة تغيرات سيكوسوماتية (أي نفسجسمية) من أوجاع في مؤخرة الدماغ مثلا أو اضطراب في الهضم...الخ

ه- الانفعال لدى السائق:

يقصد بها شدة الحساسية لدى السائق ومن مظاهرها الهيجان، التوتر، القلق، وتعتبر الانفعالية كقدرة الاستجابة أمام مواقف معينة خلال حركة السير عندما يؤذي ذلك إلى سلوك متكيف للوضعية أو الموقف، إن الانفعالية الشديدة تدل على القابلية للاستجابة المفرطة أمام المواقف فالسائق ذو الانفعالية الشديدة له إحساس قوي بكل تغير في الوضعية، بحيث تدل اقل استشارة لديه استجابات عاطفية غير

متناسبة ، ارتفاع الجفون، نظر غير مستقر، حركات حادة وعامة المؤشرات التي تدل على عدم التكيف.

وإذا انطلقنا من مسلمة مفادها أن أغلبية السائقين لهم ضرورة ملحة لبلوغ أهدافهم بدون عائق، وان هناك مجموعة من الانفعالات فالموانع والحواجز و معرقلات السير كالأضواء والانحرافات مثلا تؤدي إلى تشكل سلوك مضاد تحكمه الحاجة إلى الوصول.

- **التـــو تـــــر:**

ا– تعريـــف: يمكن تعريف التوتر بأنه مشاعر تنتاب الإنسان اتجاه مواقف أو أعمال تشكل تحديدا أو تهديدا.

و تتمثل أسبابه فيما يلي:

1. الأفكار المكبوتة : (ألام و فشل الماضي والخوف من المستقبل)
2. الرغبات والاحتياجات و التوقعات غير المسددة في مجال : العلاقات، الانجازات، المظهر، محبة الأخريين، الشهرة...الخ
3. عوامل حيوية كإثارة الجهاز العصبي مما يؤدي إلى ظهور زمرة من الأعراض الجسمية.
4. العوامل الوراثية: أثبتت الدراسات وجود عوامل وراثية وواضحة في القلق النفسي لاسيما في مرض الفزع.

ب– درجات التوتر :

– التوتر البالغ الشدة: الذي يحدث للإنسان نتيجة حادثة ذات اثر كبير على الفرد كوفاة احد المقربين أو فسخ علاقة هامة أو الإصابة بمرض خطير.

– التوتر الشديد: وهو توتر يصاحبه أحيانا تغير العمل أو التخصص الدراسي.

– التوتر المعتدل: و هو توتر يحدث نتيجة مشاكل دراسية أو مشاكل مع رئيس العمل.

– التوتر الضعيف: وقد يحدث نتيجة بعض الظروف العائلية وتغير بعض العادات الأسرية...الخ

ج – أعراض التوتر:

1–أعراض نفسية: وتشمل الشعور بالعصبية أو الخوف وعدم الإحساس بالراحة، وفقدان الشهية، و الأرق، ضعف التركيز...الخ

2-أعراض فسيولوجية جسمية: كخفقان القلب – مشاكل في التنفس – رعشة في اليدين-ألام الصدر-برودة في الأطراف-اضطراب المعدة أو غيرها.

(احمد عزت راجح، ص 29)

* خطورة التوتر: يؤدي التوتر إلى:

- الإصابة بالاكتئاب النفسي.

-ضعف شهية للطعام مما يترتب عليه ضعف القوة ووهن الصحة.

-القلق و الأرق

-أمراض الأعصاب

-الخوف و التردد

-الوسواس القهري و زيادة سرعة ضربات القلب.

-زيادة افرزات حمض المعدة مما ينجم عنه أمراض معدية

-العصبية التي تدفع المريض للعداوة و التصرف الأحمق

- **الغضــــــــب:**

أ – الغضـــب: هو حالة نفسية، تبعث على هيجان الإنسان و ثورته قولا أو عملا، وهو مفتاح الشرور و رأس الآثام.

ب – بواعث الغضب: قد يكون منشأ الغضب انحرافا صحيا، كاعتلال الصحة العامة، أو ضعف الجهاز العصبي ، مما يسبب سرعة التهيج العصبي ، وقد يكون المنشأ نفسيا، منبعثا عن الإجهاد العقلي، أو المغالاة في الأنانية أو الشعور بالاهانة أو الاستنقاص، و نحوها من الحالات النفسية التي سرعان ما تستفز الإنسان، و تستثير غضبه، و قد المنشأ أخلاقيا كتعود الشراسة وسرعة التهيج مما يوجب رسوخ سرعة الغضب في صاحبه.

-الغضب غريزة هامة تلهب في الإنسان روح الحمية و الإباء وتبعثه على التضحية والفداء في سبيل أ هدا فه الرفيعة، و مثله العليا، كالذوذ عن العقيدة و صيانة لأرواح والأموال والكرامات، ومتى تجرد الإنسان من هذه الغريزة صار عرضة للهوان و الاستعباد ولكن هذا الغضب يعتبر غضبا عمودا مادام ضمن ضوابط العقل و الشرع، ويعتبر مذموما إذا أفرط الإنسان و خرج عن الضوابط.

-إن الغضب المذموم ما أفرط فيه الإنسان وخرج به عن الاعتدال، متحديا ضوابط العقل، أما المعتدل فهو من الفضائل المشرقة التي تعزز الإنسان وترفع معنوياته.

- **الاكتئاب:**

أ – المعنى اللغوي: يقال اكتئاب فلان أي حزن واغتم و انكسر، و الكآبة تغير النفس بالانكسار من شدة الهم والحزن، و أما الكآبة فهو الحزن الشديد.ويقال رماد مكتئب اللون : إذا ضرب إلى السواد، كما يكون وجه الكئيب، و يلاحظ هذا أن التعريف اللغوي للكآبة يتجاوز الوصف البسيط للحزن إلى تناول التغير النفسي و حتى السلوكي الناجم عن ذلك.

ب – الحزن و الاكتئاب : إن الشعور بالحزن من متطلبات الحياة، ولابد لكل فرد من بني البشر إن يمر بلحظات اوساعات وأحيانا بأيام أو أسابيع من الشعور بالحزن و الهم و الغم والنكد لسبب أو لأخر فهذا حزين لأنه رسب في امتحان و ذلك خسر في تجارة وفلانة تبكي لفراق زوجها الذي توفي هذه الأمثلة وغيرها الكثير قد يمر بنا جميعا دون استثناء ،ومن الملاحظ في مشاعر الحزن أن تبدأ بحدث أو ظرف معين و لا يستمر على نفس الشدة ولا يعطل حياة الإنسان، ولكن الاكتئاب يختلف في النوع والكم والتطور وقد يبدأ حزنا عاديا ويتطور الاكتئاب و مثال على ذلك الإنسان الذي يفقد شخصا عزيزا عليه، و يمر

.بمراحل حسرة الحداد، وفي المرحلة الأولى يكون في الصدمة ولا يصدق ما حدث.ثم يدخل في المرحلة الثانية من البكاء و الحزن و الشعور بالفقدان.ويفترض في هذه المرحلة أن تنتهي بعد أسابيع أو شهور ليدخل الإنسان في مرحلة التأقلم مع الحدث والتعايش معه ، ولكن البعض لا يستطيع ذلك فقد يدخل في المرحلة الأولى أو الثانية أو في الاكتئاب النفسي، و تبدأ مظاهره المختلفة.

ولابد من التفريق بين الحزن والاكتئاب، فإذا كان الحزن الطبيعي يكدر حياة الإنسان موقفا فالاكتئاب مرض لابد من معالجته، و تبعا لمنظمة الصحة العالمية فانه من الأمراض الشائعة جدا القابلة للعلاج .

-مسيرة الاكتئاب: إذا ترك الاكتئاب دون علاج فان بعض حالاته قد تتحسن تلقائيا دون علاج، لكن على الأغلب انه سيستمر و يتفاقم و يؤدي إلى مضاعفات و محاولات انتحار وتكرارها، أما مع العلاج فان أكثر من ثلثي المرضى يكونون قد شفوا بعد مرور سنة. وهناك نسبة قليلة لا تتجاوب مع العلاج وقد يصبح مرضها ضمن فئة الاكتئاب المستعصي أو المزمن.

ج – مظاهر الاكتئاب: تتنوع مظاهر الاكتئاب في أشكالها وشدتها، و ذلك حسب نوع الاكتئاب و مدته:

– المزاج : يتكدر المزاج و يهبط و يشعر المكتئب باليأس و القنوط و عدم القدرة على الاستمتاع و يفقد الرغبة في ممارسة نشاطاته المختلفة في حياته اليومية، كالدراسة و العمل ويميل إلى العبوس وقلة الضحك.

– المظهر و الحركة: يلاحظ على المكتئب الإهمال بالأناقة و المظهر و الميل إلى ارتداء الملابس ذات الألوان الداكنة و يميل إلى النظر إلى الأرض و قد يكون تباطؤ في الكلام أو في الإجابة عن السؤال و قد يتحرك طوال الوقت بلا هدف ذهابا وإيابا رغم شعوره بالإرهاق الشديد.

– النوم: يضطرب النوم في الأغلب، فيصحوا المريض مبكرا و في اشد حالات الضيق و الانزعاج و لا يستطيع العودة إلى النوم و قد يجد صعوبة في أن يبدأ النوم و قد يكون النوم سطحيا أو متقطعا.

– الطعـــــــام: تقل شهية المكتئب للطعام، و قد يأكل بلا شهية ثم يصل إلى درجة عدم القدرة على رؤية الطعام أو شم رائحته و يقل معدل تناول الوجبات و كميتها وقد يفقد المريض القدرة على تذوق ما لذا وطاب من الطعام مهما كان شهيا و مغريا و يترافق هذا مع هبوط الوزن.

– النشاط: يقل نشاط المكتئب عموما وقد ينقطع عن زيارة الأهل والأصدقاء، و يختفي عن المناسبات و يقضي وقتا طويلا منعزلا صامتا ، لا يكترث حتى لقراءة صحيفته المفضلة أو الاستحمام أو التسوق.

– التفكير: يتغير تفكير المكتئب فلا ينظر للأمور إلا من منظور تشاؤمي قاتم، يرى نفسه فاشلا ولا يثق في نفسه للقيام بالمهام البسيطة التي طالما كان يقوم بها بتفوق و لا يتوقع إلا الخسارة و المصائب و يصل للتفكير بان الحوت هو الأفضل فيتمناه وقد يفكر في الانتحار يعيد التفكير في الماضي عن كل هفوة صغيرة أو كبيرة فيلوم نفسه عليها و يؤنبه ضميره وفي الحالات الشديدة يحمل نفسه وزر أمور لم تقترفها.

– الأعراض الجسدية: قد يصل المكتئب إلى الطبيب العام أو اختصاصي الأمراض الباطنية أو القلب أو الجهاز الهضمي أو الأعصاب بشكاوى الصداع ، و الم الصدر، وألم البطن، وألم الظهر و جميعها معا وقد يصل المريض إلى التوهم بالأمراض العضوية و عدم القناعة بالآراء الطبية و الفحوصات السليمة.

– القدرات العقلية: يترافق الاكتئاب مع ضعف التركيز و الانتباه مما يؤدي إلى عدم تخزين المعلومات، وعند محاولة استرجاعها لا يجدها المريض ، فيظن انه قد بدا بالنسيان و انه سيفقد قدراته العقلية قريبا. فقلة التركيز تؤدي إلى تدهور الأداء و هذا يؤدي إلى قلة الثقة بالنفس.

– الأعراض الذهانية: و يقصد بها الهلاوس و الهذيان وهي مرتبطة بالحواس المختلفة، فيرى المريض صورا و يسمع اصواتا و يشم روائح لا أساس لها ولا وجود إلا في دماغه وهناك أعراض أخرى مثل تبدد الشخصية كما أن هناك الأفكار الو سواسية التي قد تطغى على الأعراض السابقة.

د – تصنيفات الاكتئاب:

– تصنيف حسب السبب:

- الاكتئاب الداخلي و التفاعلي: وهو تصنيف قديم عد أن الاكتئاب أما أن يكون ناتج عن ظروف وإحداث الحياة و يعد تفاعليا، أو انه لا يرتبط بأي مشاكل خارجية و بهذا يعتبر داخليا.
- الاكتئاب الأولي والثانوي: الأولي هو الذي يظهر ابتداء في الحياة النفسية و الثانوي يحدث على خلفية مرض نفسي أخر، كالفصام العقلي أو الإدمان على الكحول والمخدرات
- الاكتئاب العضوي والغير عضوي: أما الاكتئاب العضوي هو الناتج بشكل مباشر عن مرض عضوي و يضاف إليه الاكتئاب الناتج عن عقاقير طبية مثل بعض أدوية الضغط الكحول ....

–تصنيف حسب الأعراض : و بقسم إلى اكتئاب عصابي (بسيط) و اكتئاب ذهاني (شديد).

الأسباب :

1–وراثية: بينت الدراسات أن هناك استعداد وراثيا يظهر بشكل واضح في بعض العائلات و خصوصا في حالات الاكتئاب الذهاني و الاكتئاب الشديد، فقد يزداد الاكتئاب قليلا عند الأبناء إذا كان احد الوالدين يعاني من المرض وأكثر إذا كان الوالدين مصابين بالاكتئاب و إذا كان المصاب بالاكتئاب ابعد في القرابة تقل النسبة تدريجيا.

2–البيئة الاجتماعية: دلت مختلف الدراسات على أهمية السنوات الأولى من عمر الطفل في بناءه النفسي و تأثير هذا البناء على إمكانية حدوث الاكتئاب في المستقبل، كما أن العلاقات مع الوالدين لها دور تلعبه

- **حب العمـــــــــل:**

إن حب العمل ينبع من كفاءة وتوافق الفرد مع منصب عمله فكلما كان العمل يحقق الاشباع والراحة كلما زادت دافعية وحبه لهذا العمل وهذا يؤذي إلى رفع روح المعنوية وكذا زيادة الإنتاج.

كما إن الاختيار له دور هام في مدى توافق الفرد مع منصبه، فعندما نختار العامل الغير كفئ، تتضح عدم كفاءته مع مرور الوقت، إن هذه الحالة تؤدي إلى انخفاض معدلات الإنتاج وبالتالي تورط العامل في الحوادث فيتسبب في الإصابات و تعطيل العمل أيضا، إن غياب حب العمل يؤذي إلى عدم التكيف والتوافق مع المهنة والشعور بالإحباط و خيبة الأمل، فتكيف الفرد مع مهنته جزء من تكيفه العام مع الحياة، فالسائق الذي لا يملك مهارة في السياقة لا يستطيع التهرب من ارتكاب الحوادث التي تقع يوميا، فما الذي يجعل من الفرد سائقا جيدا؟ إذ يجب إن يتصف هذا الأخير بعدة صفات مثل الخبرة و المهارة ستأتي مع مرور الزمن وهذه الصفات الأخيرة تتمثل في الإحساس بالمسؤولية إزاء مهنة السياقة و كذلك امن الآخرين و عليه فان يجب على كل سائق إن يبذل مجهودا حقيقيا لتطوير هذه الخصائص لديه. إن حب العمل يدفع السائق إلى تجاوز بعض الضغوط كالازدحام في حركة السير ومعرقلات حركة المرور و كذلك العدد الزائد لاستشارات وتجنب السلوك المضادة التي تحكمها الحاجة إلى الوصول و التي تتميز بانخفاض قدرات استعمال الخبرات و التي من شانها توريط الفرد وتعريضه للوقوع في الحوادث.

- **الخمول النفســـــــــي:**

تعريف الخمول النفســـــــي: يعتبر الخمول النفسي عرض للعديد من الأمراض النفسية العضوية كالاكتئاب و السمنة و العجز الجنسي ويتمثل في فقدان الحيوية والإحساس بالتعب وكذلك ذهول اكتئابي، يصل بطئ الحركة إلى درجة إن المريض يظل ساكنا صامتا في سريره، غالبا يرفض الطعام.

ومن انواعه نجد:

1-النيوراستانيا: مرض نفسي يشكو المصاب به الشعور الدائم بإجهاد وإعياء عقلي وجسماني، مصحوبا بثقل في الرأس و ضعف بالذاكرة و عوارض أخرى وهو مرض ناذر تتراوح نسبة وجوده بين2-4% ويظهر في منتصف العمر بين 25-50 وهو يصيب الرجال والنساء على السواء.

ومن أسبابه أسباب عضوية والتوتر النفسي المستمر .

2- الكاتاتوتية: يظهر غالبا ما بين 15-25 سنة و كثيرا ما يكون ظهوره بشكل حاد و نتيجة لاضطراب انفعالي شديدا واحتمال شفائه كبيرا جدا وفيه يجمد المريض جسميا ونفسيا، فقد يجلس الساعات الطويلة ثابتا في مكانه دون أية حركة و لا يشعر هو الآخر بحركة من حوله وإذا وضع في وضع معين ثبت فيه دون مقاومته.

-إن الخمول النفسي قد يؤذي بالسائق إلى الصعوبة في عملية رد الفعل السريع أثناء السياقة وفي الظروف الحرجة والتي تتضمن موقفا يظهر فيه الخطر، فالسائقون الذين يستغرقون وقتا طويلا مع سرعة الحركات هم أكثر عرضة للحوادث كما انه كلما نقصت الاستجابة الحركية للمنبهات تتاثر بذلك عملية السياقة و يكون ذلك سببا في الحوادث كما إن الخمول يمنع السائق عدم القدرة على التفتح فيكون غير قادر على إن يضع نفسه في مكان الآخرين مما يؤذي إلى أفعال منعزلة و شاذة وخطيرة أثناء السير.

- **التعب المهني :**

أ- تعريف التعب : «التعب هو نقص القدرة على أداء العمل بسبب أداء عمل سابق»

(حلمي المليجي،2004،ص151)

- يعرف دريفر التعب «انه انخفاض الإنتاجية أو الكفاية أو القدرة على الاستمرارية في العمل بسبب نفاذ الطاقة » فالتعب يمكن إن يكون عضليا أو عقليا أو نفسيا و التعب يؤذي إلى الملل المؤقت للعمل و الرغبة في الانصراف.

ب - أنواع التعب:

1. التعب الفسيولوجي: و هو التعب العضلي، أي نفاذ القدرة العضلية،أي عدم قدرة العضلات على مواصلة ، قد يكون نقص في كمية السكر، أو ترسب حمض اللبن...الخ
2. التعب النفسي: و قد يتمثل التعب النفسي في الضجر من الأعمال الروتينية ، فلأعمال الروتينية تؤدي إلى تناقص الرغبة في الاستمرار في اداء العمل.
3. التعب الصناعي : وهو النقص في كفاية العمل و يعرفه فيرنوVernou «بأنه مجموعة من النشاطات التي يظهر في تناقض القدرة على القيام بالعمل» أو هو تناقص كمية الإنتاج بعد فترة زمنية معينة.

ج – أسباب التعب:

1. العوامل النفسية :

- العمل الممل أكثر تعبا من العمل الشيق.
- الأعمال الروتينية اتعب من الأعمال المتنوعة
- الأعمال المفروضة أكثر تعبا من الأعمال الحرة.

إن التعب في هذه الأعمال يتولد من جراء الإسراف في القلق.

2. العوامل الاجتماعية:

إن العمل الذي يقوم به الفرد بمفرده متعب أكثر و فيه يشعر الفرد بالملل ومنه فان العمل الجماعي يزيد من القدرة على مواصلة العمل و يطرد الملل و بالتالي التعب.

–علاقة التعب بالانتباه: بين التعب و الانتباه علاقة وطيدة حيث إن التعب هو هبوط أو فقدان قابلية التنبيه من جهة، مع وجود شدة التنبيه من جهة اخرى فالإنسان المتعب قد يستجيب للتنبيه عند التعب، لكن عند الاستمرار يفقد التنبيه، و قد يؤدي به إلى حالة الانهيار.

–علاقة التعب بالانفعال:

هناك تشابه بين التعب و الانفعال فكليهما يعبر عن اضطراب النشاط النفسي. ففي التعب هناك هبوط في نفسية العامل و نقص في الأداء، وفي الانفعال هناك اضطراب في النشاط واضطراب في الوظائف الفيزيولوجية. إن كلا من التعب و الانفعال يؤدي إلى تغيرات في الأداء، وهي تغيرات وقتية تزول بزوال مثيراتها و أسبابها.

– علاقة التعب بالحوادث:

يمكن إرجاع تاثيرات التعب إلى الشعور الشخص بانفكاك في العضلات يؤدي إلى عدم الضبط و الدقة في العمل، فتكون الحركة مضطربة غير مترابطة و يكون العمل بطيئا غير متكيف مع الخارج و هذا ما يؤدي إلى وقوع الحوادث.

–علاقة التعب بالإنتاج:

مما سبق إن التعب فقدان قابلية التنبيه،أي نقص القدرة على التركيز،كما بصحبه اضطراب في النشاط النفسي و اضطراب في الوظائف الفسيولوجية، كل ذلك يؤدي إلى تغيرات في الأداء، أي بطئ الأداء و نقص في دقة الأداء و بالتالي انخفاض في الإنتاج.

د – مقاومة التعب و علاجه:

إن التعب له تأثير سلبي، سواء على العامل نفسه أو الإنتاج، فهو قد يؤدي بالعامل إلى الوقوع في الحوادث، و قد يؤدي إلى انخفاض في كمية ونوعية الإنتاج. و لهذا وجب إن نبدل أقصى الجهود لمقاومته و علاجه و ذلك من خلال الإجراءات التالية:

– إعطاء فترات راحة كافية لكي يسترجع العامل نشاطه، ويمكنه من مواصلة العمل و التخلص من الآثار النفسية السلبية الناتجة عن العمل.

– تقوية دوافع الفرد للعمل: و تتمثل هذه الدوافع في الأجر و العلاوات والمكافآت التشجيعية، وإتاحة فرص الترقية.

– العقاقير: هناك مشروبات و عقاقير منبهة مثل الشاي و القهوة و العصير فهي تساهم في مقاومة التعب.

– تحسين ظروف العمل كالإضاءة والحرارة و التهوية...الخ

إن هذه التحسينات تساهم وتمكن العامل من انجاز عمله بدقة وتميز كما إنها تساعد على مواجهة التعب.

هـ – التعب و الحوادث:

هناك افتراض يقول بان التعب يعتبر كعامل مهم في ارتكاب الحوادث و قد قام كل من (ريان و وران سنة 1936) بدراسة لدى مجموعة من السائقين عندما ساقوا مسافة طويلة حيث ظهر التعب في شكل خلل و ظيفي كما يلي:(قلة التنسيق بين العين و اليد، نقصان في السرعة و الدقة في الحساب الذهني، ازدياد في حركة المحافظة على التوازن أثناء الوقوف، انخفاض في الاستجابة لانقباض أصابع القدم)

واستنتج الباحثان من خلال هذه النتائج بان مدة طويلة من السياقة أدت إلى انخفاض القدرة على التفريق بين بعض العبارات الحسية و صياغة الكفاءة في العمليات المناسبة كالوظائف الحركية والتي تضع ضغطا ثقيلا على كأهل السائق. و لقد أدت بهذه الملاحظات إلى استنتاج بان السياقة باستمرار تؤدي إلى إنشاء خطر وقوع الحوادث نتيجة التعب.

- **الثقة بالنفـــس :**

أ – تعريف : الثقة هي أحكام الأمر وإتقانه و تقويته وهي كلمة تدل على العقل والأحكام والضبط و القوة و التمكن

ب – مظاهر ضعف الثقة: من أهم المظاهر التي نجدها لدى بعض الذين يشعرون بضعف الثقة بالنفس بما يلي :

1- عدم الجرأة: حيث يشعر الإنسان بعدم القدرة على مجابهة الأخطار التي يمكن إن يتعرض لها.

2- التردد: فالإنسان الذي يعاني من ضعف الثقة بالنفس يتردد كثيرا عند توجيه سؤال ما إليه، بسبب عدم الثقة بالقدرة على الاجابة الصحيحة .

3- انعقاد اللسان: وهذا الوضع ناجم أيضا عن عدم الثقة بالقدرة على الإجابة الصحيحة.

4- الخجل و الانكماش: وهو ناجم عن الخوف من الوقوع في الخطأ، و لذلك نجد البعض يتجنب المشاركة في أي نقاش لهذا السبب.

5- التهاون: حيث يحاول الإنسان تجنب مجابهة الصعاب و الأخطار التي تصادفه في حياته.

6- توقع الشر : حيث يتوقع الإنسان الشر و تصاعد الشعور بالخوف في ابسط المواقف التي تجابهه.

7- عدم القدرة على التفكير المستقل: حيث يشعر الإنسان دوما بحاجته إلى الاعتماد على الأخريين وهذا ما يولد لديه الشعور بالنقص.إن الجانب الاجتماعي كالأسرة و الأقارب وكذلك الزملاء له دورا مؤثر على الثقة بالنفس من خلال العديد من المواقف كالانتقاد أو الاستهزاء أو المقارنة مع الأخريين.

ج – أهمية الثقة بالنفس :

إن للثقة بالنفس اهمية كبرى للابسان من الناحية النفسية وفي الاعتدال و التوازن الشخصي، اذ بفقدانها يحدث الاضطراب و القلق و الشعور بالنقص و لقد بينت الدراسات إن لهذه العوامل علاقة بالحوادث و نسبة وقوعها.

أن الثقة بالنفس مهمة أيضا لاكتساب الخبرات و تطوير المهارات يؤدي إلى الإصابة بالإحباط و كان ذلك دليلا على اهتزاز الثقة بالنفس، إن الإحباط يقلل من القدرة على مواجهة الصعوبات و المشاكل و كذلك عدم اليقين بالقدرة أو القدرات الشخصية لدى الفرد

د – أسباب عدم الثقة بالنفس:

- التعرض لحادث في مرحلة الطفولة كالإحراج أو الاستهزاء أو المقارنة مع الأخريين.
- الفشل في اداء بعض المهام كالدراسة مثلا
- التعرض لانتقادات بشكل جارح أمام الزملاء.
- الأقارب و الزملاء دور في زيادة الإحساس بالألم. (أبو العيد ،2006،ص9)

تعد درجة الثقة بالنفس لدى السائق عند التعامل مع سيارته كجزء من موقفه نحو مهنة السياقة وبطبيعة الحال فان السائقين الجدد يكونون غير متأكدين من أنفسهم في شيء معي، وتنمو الثقة بالنفس مع اكتساب الخبرة لكن السائق الجيد هو الذي أ ولا يترك نفسه يشعر بالثقة بالنفس الزائدة عن اللزوم لأنها لا تؤدي إلى اللامباة و المجازفة و التي بدورها قد تنتهي بحادث.

- **السيطرة على النفس:**

هي عبارة عن رياضة ذهنية بدنية مدمجة من اجل تنمية و تنشيط القدرات البدنية وكشف الطاقات الكامنة داخل الإنسان.

إن السيطرة على النفس باب من الأبواب التي تبحث في ذات الإنسان عما فقدها الإنسان في عجلة الحياة التي لا تتوقف.

أ- الهدف من برنامج السيطرة على النفس:

ننفذ برنامج السيطرة على النفس من اجل رفع كفاءة القدرات الذهنية و البدنية للفرد والجماعة في سبيل كشف التناقضات و تحويل السلبيات إلى ايجابيات فنضع التمارين بأسلوب يساعد العقل و الجسم على النشاط و تفجير الطاقات الحيوية مما يكشف للإنسان حقيقة ذاته و يتحكم في رغباته التي قد تكون عاملا للهدم و الضعف داخل النفس البشرية، فتكون هناك انطلاقة قوية من اجل تحقيق شخصية سوية معتدلة المزاج في المجتمع.لقد انقسمت السيطرة على النفس إلى قسمين: قسم ذهني وقسم حركي.

أولا/ القسم الذهني:

يعتمد هذا القسم على أعمال الذهن بل يمكن القول انه اندمجت مجموعة من التمارين الذهنية بشكل انسيابي توافقي لتنمية قدرات المتدربين العقلية مما يعظم القدرة على التوافق العقلي والحسي.

ثانيا/ القسم الحركي:

وهو يعتمد على بعض الأساليب الحركية المتقنة و التي وضعت بأسلوب تسلسلي خاص، وذلك بغرض الوصول بالمجموعات العضلية و المفصلية لأفضل مستوى و تقوم العملية التدريبية في صورة حديثة غير روتينية حيث تبدأ بتمارين الإعداد اليدين (التقوية،التحمل،السرعة) و التي تهتم فيها بتنشيط الدورة الدموية لإعادة تصحيح القوام مما يرفع من درجة ثقة الإنسان بقدرته البدنية. تلعب السيطرة على النفس دورا مهما في عملية السياقة وفي تكيف السائق مع مختلف المنبهات الموقف الخارجي، فالسائقين

الذين لديهم ضعف في السيطرة على النفس هم الأكثر عرضة للحوادث من غيرهم، حيث إن التدريب على السيطرة على النفس يعتبر عنصر مؤثر لدى ممارسي مهمة السياقة.

- **السيطرة على الأعصاب:**

إن السيطرة على الأعصاب من الأمور البالغة الأهمية لكي ينجح الإنسان في حياته و يستطيع إن يتوافق مع نماذج البشر على اختلاف طباعها و اخلاقها.و أيضا لكي يتجنب ما يسببه الغضب من اضطرابات نفسية وعضوية، و يتفادى كثرة التصادم و الاحتكاك و الذي ويحصد-بسببه خصومات و عداوات كثيرة.

يتصدر الغضب و الانفعالات قائمة العوامل المسببة للاضطرابات النفسية و الاجتماعية ولتشوش الذهني و اهذار الطاقات، وهو أيضا من أهم أسباب اختلال التوافق و اللياقة النفسية للناس. ويتفق معظم علماء النفس على انه نار تحرق العقل و تسحق البدن و تصيبه بامرتاض لا حصر لها، والغضب ضرورة لحماية النفس من عدوان العالم الخارجي ، ولكن عندما يصبح الفرد سهل الاستثارة بغضب و تزداد حدة انفعالاته لفترات طويلة فانه سوف يعاني من أعراض التوتر المستمر و القلق لأتفه الأسباب مع بعض الأعراض المزمنة و ضعف التركيز و الاعياء الذهني و البدني وفقدان الرغبة في الاستمتاع بالحياة.

إن هذه الاضطرابات مثل البخار المضغوط في إناء محكم إذا لم يجد منفذا لخروجه فانه يصيب الفرد بمرض أو أكثر.

إن فقدان السيطرة على الأعصاب يفتح بابا للعشوائية و اللامبالاة و كذلك التهور في تصرفات الفرد و سلوكه أثناء السياقة وهناك يصبح الفرد معرض للوقوع في الحادث

وهناك عدة طرق لتعديل السلوك و أساليب ناجحة للسيطرة على الأعصاب نذكر منها:

-طرد الأفكار الخاطئة المثيرة للانفعال.

-الثبات وكسر القوة العصبية و خضوعها للعقل و الحكمة

-الجلوس في نهاية كل يوم في خلوة علاجية بالاسترخاء على المقعد و طرد الأفكار السلبية والهموم.

- **الشجاعـــــــــــة :**

لغة: يراد معناها إلى أصل واحد هو الجرأة و الإقدام وعند لسان العرب شجع فلان أي اشتد به الباس.

الشجاعة في الصبر والثبات والإقدام على الأمور النافعة تحصيلا وعلى الأمور السيئة دفعا، و تكون في الأقوال والأفعال و الشجاعة التغلب على رهبة الموقف و هي ثبات القلب واستقراره و قوته عند المخاوف، وقال العلماء منشؤها القوة الغضبية للنفس.

ويقول «رولوماي»:إن الشجاعة هي القدرة على مواجهة القلق الذي ينشا عندما يتوخى المرء تحقيق حريته وإرادته، أنها الرغبة والإرادة للتخلص من الاتكالية والانطلاق باتجاه مستويات جديدة من الاعتماد على النفس و التكامل.

الشجاعة سمة ملازمة للمرء يحتاجها في كل خطوة يقدم فيها على اتخاذ قرار له اثر كبير في حياته، فالشجاعة يتطلبها الإنسان في كل فترة من فترات حياته.

و الشجاعة بمعناها الايجابي الذي يدل على الحقيقة النماء الداخلي بمعناه الذاتي: بوصفها طريقة بناء لذلك الجانب من وجود الفرد الذي يكون دالا على قوة الثقة بنفس و الجودة بها في مواطن النبل والشجاعة في واقع مفهومها إنما هي أساس العلاقة الإبداعية.

و للشجاعة آفات تعترض سبيلها و تفسد مزاياها، ومن تلك الاوباء : التهور، الغرور، النرجسية، حين تتسلطان على الفرد، يصرفانه عن أهداف الشجاعة وهذا ما قد يؤدي به إلى الوقوع في الحوادث، فالغرور أو الشجاعة المفرطة تدفعه إلى الوقوع في الأخطاء في مهمة السياقة و التي تدفعه للتعرض لأخطار الطريق.

- **القدرة على الصبر:**

أ – تعريف : الصبر هو حبس النفس على ما يقتضيه العقل و الشرع أو عما يقتضيان حبسهما عنه –فان كان حبس النفس لمصيبة سمي صبرا ، وان كان في محاربة سمي شجاعة و ضده الجبن وان كان في إمساك الكلام سمي كتمانا.

إن الصبر عندما يتصف به الإنسان يحوله إلى إنسان متزن مستقيم نافذ في المجتمع لا تثنيه الرياح و العواصف عن جادته محتسب لوضع الأمور في نصابها. لكن الصبر كما يكون في داخل الفرد يجب إن يكون عاملا أساسيا بين أفراد المجتمع ليكتمل.و هذا الأمر يتحقق بداية بتطبيق الصبر بين الأسرة و الآهل وبعدها في المحيط و يتطلب ذلك جهده لبلوغ الهدف العالي الذي يوصل الإنسان إلى المراتب المطلوبة فتتحقق الإنسانية وتسعد.

إن قدرة الفرد على الصبر تزيد من مرونته خلال مهمة السياقة و هذا ما يسمح له بالتكيف مع مختلف الظروف و المؤثرات الجانبية حيث إن الصبر يزيد من عزيمته على تخطي العقبات و كذلك الأعباء المصاحبة للسياقة (حركة المرور المملة، السياقة في الليل، الاكتظاظ...).

إن القدرة على الصبر عامل بالغ الأهمية و الضرورة في مهمة السياقة لان حركة السير و في ظروفها المتعبة تتطلب درجة معينة منة الصبر، تفاديا للوقوع تحت ضغط الانفعالات و التوتر والقلق كما إن الصبر لفترات طويلة أو الإفراط فيه قد ينعكس سلبا حيث إن الفرد ليس بإمكانه الحفاظ على درجة غالية من الانتباه لفترات طويلة و هذا بدوره يمهد للوقوع في الحوادث.

- **حب النفس (النرجسية) :**

أ – تعريف حب النفس :

اصطلاحا النرجسية:هي حب الذات وهي إحدى سمات الشخصية حيث توجد لدى جميع الأفراد و لكن بدرجات متفاوتة أو متباينة فمنهم من تكون نرجسيته واضحة و منهم من يمتلكها بدرجة قليلة.

وبهذا يمكن القول إن الفرق بين الإفراد في النرجسية كما في سواها من السمات الشخصية هو فرق في الدرجة لا في النوع.

–في التحليل النفسي : يعتبر اضطرابا في الشخصية ترتب عليه تمركز الليبيدو و خزانة العواطف حول الذات فبدلا إن تنطلق عواطف الإنسان الخارجة منه إلى الآخرين تبقى ملتفة حول ذاته فيعجز عجزا كليا عن الاهتمام بالآخرين و بالتالي يفشل في إقامة علاقات مع الآخرين مع شدة حرصه في الوقت نفسه على إيهامهم انه مهتم بهم كل الاهتمام. النرجسية في الطفولة ليست مرضا بل هي مرحلة من مراحل النمو يتخلص منها الإنسان تدريجيا في رحلته الطويلة إلى النضج العاطفي.

تعريف الشخصية النرجسية:

شعور غير عادي بالعظمة وحب وهمي للذات و انه شخص ناذر الوجود و فريد لا يمكن إن يفهمه إلا خاصة الناس ينتظر احتراما من نوع من الآخرين لشخصه وأفكاره يستفيد من مزايا الآخرين و ظروفهم لتحقيق مصالحه الشخصية وهو غيور متمركز حول ذاته.

من خلال وصف مدرسة التحليل النفسي نجد إن النرجسية هي مؤشرات للثقة بالنفس والاعتداءات و احترام الذات و قد كشفت إحدى الدراسات إلى وجود خاصتين هامتين لأشخاص النرجسيين و هما:

*الميل إلى البحث عن المثالية في أبائهم أو بديل آبائهم من حيث المركز الاجتماعي أو العطاء المادي كان أو معنوي.

*ميلهم إلى إن يكون خطا ثابت من الشعور بالعظمة و إعطاء قيمة عالية لأفضالهم الشخصية.

ب – صفات الشخصية النرجسية:

– استغراق في الشؤون الداخلية بدرجة كبيرة.

– الهدوء المتكلف و المصطنع و إظهار تكيف اجتماعي كبير يغطي تشويه عميق في العلاقات الداخلية مع الآخرين

– الطموح الزائد بأي ثمن.

– الشعور بالعظمة مع مشاعر شديدة بالنقص جنبا إلى جنب.

– اعتماد كبير على الإعجاب الخارجي وهتاف الاستحسان

– الشعور بالملل و الضيق والفراغ.

– الرغبة المستمرة في البحث عن القوة والجمال من اجل الإشباع.

– عدم القدرة على الحب والتعاطف مع الأخريين.

– الحيرة المزمنة و عدم الرضا عن النفس.

– استغلال الأخريين وعدم الرأفة بهم.

– يميل النرجسيون نحو إعطاء قيمة عالية لأفعالهم و البحث عن المثالية في أبائهم أو بدائلهم من حيث المركز الاجتماعي و العطاء...

ج – اضطرابات الشخصية النرجسية :

يقصد بمفهوم اضطرابات الشخصية النرجسية بأنها الأنماط من الشخصية التي تكون غير مرنة وغير متكيفة وينشا عنها فشل اجتماعي أو معاناة ذاتية و يجب إن لا تشخص اضطرابات الشخصية إلا عندما تكون ملامحها مميزة وواضحة على الشخص لفوقت طويل من حياته و ليست مقتصرة على فترة معينة.

هناك عدة نظريات لتفسير هذه الاضطرابات منها ما هو بيولوجي ومنها ما هو نفسي أو اجتماعي أو ثقافي و تلعب دورا مهما في بروز السلوك النرجسي من خلال الدلال الزائد والاهتمام المبالغ للطفل.

تتصف الشخصية النرجسية بالشعور بالعظمة و الحساسية والانتقادات و تقويمات لأخريين ويشعرون بان مشاكلهم فريدة و لا يمكن فهم هذه المشاكل و استيعابها إلا من قبل فئة خاصة في المجتمع و مثل هذا الشعور يدفعهم إلى الوقوع في مشكلات وأزمات تتنافى مع قيم و مبادئ العائلة و المجتمع.

إن المصابون باضطراب الشخصية النرجسية يتفاعلون مع النقد بغضب أو بخجل و أحيانا بانفعال شديد و خاصة عندما لا يتحقق ما يطلبونه و تكون علاقتهم مع الأخريين مضطربة إلى حد ما حيث ينقصها التعاطف الإنساني الوجداني كما ينتظرها الآخرون إن يفضلوهم في المعاملة.

يصاحب اضطرب الشخصية النرجسية أحيانا بعض أعراض الشخصية الهسترية أو الشخصية المضادة للمجتمع و الاكتئاب كحالة مصاحبة لاضطراب الشخصية النرجسية كنتيجة للاحباطات الملائمة لهذه الشخصية يبدأ هذا الاضطراب في أوائل سن الرشد و هو اضطراب مزمن صعب علاجه حيث يلزم علاج اضطراب الشخصية النرجسية تحليل نفسي طويل وعميق لأجل إحداث تغيير في التركيب الأساسي للشخصية.

- **البســـاطـــــــة :**

-إن مفهوم البساطة يعتمد على مفهوم الحياة بطريقة تمكن من أحكام السيطرة عليها حيث يحضر الإنسان بأوقات أطول لممارسة الأعمال التي يجب القيام بها في العمل أو المترل.

ويقوم مفهوم البساطة على أساس العمل بمبدأ التنظيم في الحياة.فالتنظيم عامل مهم يساعد على إدارة أوقات الحياة بالشكل الصحيح كما انه مفهوم يرتكز على مبادئ تهدف إلى التخفيف من أعباء الحياة و البحث عن مخرج للمتاهات و الالتزامات التي تفوق طاقة تحمل الفرد، وما إلى ذلك من أمور تستترف الجهد و الوقت والمال.

إن البساطة تعني تجنب كل مل يكلف الفرد من مال وجهد على اختلاف حجم المال المدفوع إلى جانب التكاليف الخاصة بتوفير مساحات لتخزين الإغراض المترلية و الطاقة اللازمة لشحنها و نقلها، و تدفعه للاهتمام فقط بتوفير ما يحتاجه بشكل فعلي من مواد وأغرض مختلفة حيث انه سيوفر الجهد و المال الذي يمكن إن يصرف لشراء إغراض ليست ذات اهمية حقيقية.

وقد نتكون ابسط الطرق المؤذية للقناعة هو تعلم ضرورة التخلص مما لا يلزم من الإغراض الموجودة، و ذلك بوضع ثلاثة خيارات فقط ثم اختيار منها خيار واحد فقط و الذي يحقق الاشباع و الحاجة فعلا.

إن مبدأ البساطة لا يقوم على أساس إتباع سياسة التقشف في الحياة، ونما يرتكز على اهمية الوعي والتفكير المتعمق بضرورة استخدام المواد والموارد التي تحتاج لاستخدامها فعليا، وإن لا تكثر من استخدام ما يفوق احتياجاتك منها.

- **القـــدرة على اتخـــاذ القـــرارات:**

إن عملية اتخاذ القرار تنبثق من جميع المعلومات و تحليلها و معالجتها بطريقة علمية. الأمر الذي يؤذي إلى تحديد البدائل الممكنة للحل، كما إن اتخاذ احد البدائل يتطلب غالبا اتخاذ الحس البشري، فاتخاذ القرار الناجح يعتمد على التقدير السليم كما يعتمد على المعلومات الموثوقة .

أ- تعريف :

- القرار لغة: مشتق من القر واصل معناه هو التمكن فيقال قز في المكان، أي قربه وتمكن فيه.

- القرار اصطلاحا: هو عبارة عن اختيار بديل من بين بدائل معينة و قد يكون الاختيار دائما بين الخطأ والصواب أو بين الأبيض و الأسود و إذا لزم الترجيح وتغليب الاصوب و الأفضل أو الأقل ضرار.

وهو التعرف على البدائل المتاحة لاختيار الأنسب بعد التأمل بحس متطلبات الموقف وفي حدود الوقت المتاح.معنى ذلك انه عندما تعرض لنا مشكلة أو نعزم على أمر فان هناك عدة خيارات تظهر لنا فتحل المشكلة أو نتغاضى عنها أو نحلها بمواجهتها مواجهة عنيفة أو نتخذ طريق التدرج ونحلها بشكل جزئي.

فالقرار إن تعرف هذه الخيارات والبدائل، ثم تصل إلى الأمثل، وذلك من خلال التأمل وحسب الظروف المحيطة و حسب متطلبات الموقف، وفي حدود الزمن المتاح لان الزمن أيضا أحيانا يكون له اثر حاسم في اتخاذ القرار.

ب – خطوات اتخاذ القرار: هناك طريقة وضعها علماء النفس والاجتماع مكونة من خمسة مراحل توضح كيفية اتخاذ القرار بشكل مستقل وهي:

①-المرحلة الأولى تحديد الهدف بوضوح: لأنه بذلك يواجه خطواتنا نحو اتخاذ القرار فمنها يستخلص وينبثق القرار.

② المرحلة الثانية : التفكير بأكبر عدد ممكن من الإمكانيات، فعدم توفر المعلومات قد يقودنا إلى قرار غير صحيح.

③ المرحلة الثالثة: فحص الحقائق مهم جدا، للقرار الذي تم اتخاذه.

④ المرحلة الرابعة: التفكير في الايجابيات و السلبيات و قياس مدى كونها مناسبة أو غير مناسبة وما يمكن إن ينتج عنها.

⑤ المرحلة الخامسة: مراجعة جميع المراحل مرة أخرى، و التأكد فيما إذا أضيفت معطيات جديدة، و إذا لم يكن الفرار مناسبا يمكن عمل

فحص جديد حدث تغير ثم تقرر بعدئذ.

ج – أنواع القــــــــرارات:

1/ القرارات الفردية:وهي قرارات تخص فرد بعينه.

2/ القرارات المصيرية: كالعمل في الخارج مثلا.

3/ القرارات الدورية: هي التي تتكرر دائما كقرارات التوظيف في المؤسسات بحيث لا تحتاج في كل مرة إلى إن تعيد القرار ندرس القضية مرة واحدة هو اتخاذ النظام الأمثل.

حيثيات اتخاذ القرار:

أولا: اتخاذ القرار لا يكتسب بالتعليم وإنما أكثر بالممارسة و التجربة.

ثانيا: اتخاذ القرار أفضل من عدم اتخاذه و إن كان في القرار أخطاء.

ثالثا: اتخاذ القرار ليس مبنيا على العلم الشرعي فحسب بل لكثير من الأحوال يبني على معارف الحياة العامة و على طبيعة الظروف و أحوال وحاجات الناس.

رابعا: اتخاذ القرار يحتاج إلى عقلية متفتحة و مرنة.

د – العوامل المؤثرة في اتخاذ القرار :

1-المعتقدات و القيم -2 – المؤثرات الشخصية

3-الميول و الطموحات -4- العوامل النفسية (التوتر و الاضطراب...)

-إن مسؤولية السائق عادة ما ترافقها عملية اتخاذ القرارات في مهنة السياقة حيث يجب عليه إن يتخذ مجموعة من القرارات في أوقات مختلفة و يجب إن تكون هذه القرارات صائبة إذا أراد التعامل مع حركة المرور بشكل سليم فاذا لم يكن القرار في محله قد يؤذي هذا إلى ارتكاب الأخطاء و بالتالي إمكانية الوقوع في خطر الحوادث لدى فان القدرة على اتخاذ القرارات عامل مهم بالنسبة لمهمة السياقة.

6-2- العوامـــــــل المعرفيـــــــة :

- **الذاكـــــــــــــرة :**

كل أجهزة الذاكرة حتى تلك التي تستعمل في الحسابات الآلية و المكتبات أو لدى الناس تستلزم مساحة للتخزين وخزن الحيوان يقع في مخه، وأجهزة الذاكرة تحتاج أيضا لوسائل إدخال المعلومات ثم إخراجها من التخزين. ويعتقد علماء النفس إن العمليات الثلاثة وهي وضع شفرة وتخزين و استعادة المعلومات ضرورية لكل أجهزة الذاكرة.

أ- المقاييس الحالية للذاكرة البشرية:

تعتمد المقاييس الحديثة للذاكرة على نوعين من المقاييس: الاستدعاء و التعرف

1- الاستـــدعـــــاء:

و يستخدم علماء النفس أنواعا عديدة من مهام الاستدعاء في أبحاثهم. فهناك استدعاء متسلسل و فيه يجب تذكر المادة في ترتيب معين بينما الاستدعاء الحر يتطلب استرجاع المعلومات في أي ترتيب كان.

2- التعرف: إن الناس يقارنون بين المعلومات المعطاة وبين بين المعلومات المختزنة في الذاكرة ليروا إذا كانت تتفق مع تلك وبما إن عامل التخمين قد يتدخل ويؤثر على دراسة التعرف في الذاكرة فان الباحثين قد وضعوا أساليب لتقيم هذا التخمين و أخذه في الحسبان.

الذاكرة الحسية: تتعرض حواسنا باستمرار إلى كميات هائلة من المعلومات و لنفرض انك راقد على سريرك لتقرا، فعيناك تستقبلان معلومات بصرية من الكلمات المكتوبة ومن غطاء السرير ومن الأشجار التي تبدو ومن خلال النافذة أيضا. وتدخل إلى اذنيك معلومات سمعية ، ويسجل جلدك درجة الحرارة والضغط والألم.فقد تكون الحجرة شديدة الحرارة وإحدى الساقين تضغط على الأخرى. ورغم إن الفرد لا يعير ذلك أي انتباه إلا إن المعلومات التي تتلقاها الحواس تدخل إلى مخزن الإحساس.و تدل الأبحاث الحديثة على إن الموقع الذاكرة الحسية في الجسم قد تكون شبكة العين وقد تتواجد مخازن حسية أخرى في أعضاء الحس المقابلة.

الذاكرة قصيرة المدى:

تصور الذاكرة ذات المدى القصير على أنها مركز الوعي لدى الإنسان.و المعتقد أنها تحتوي على كل الأفكار و المعلومات و الخبرات التي مرت بالإنسان في أي وقت من الأوقات و لها وظفتين:

التخزين المؤقت للمعلومات–نقل الخبرات إلى الذاكرة ذات المدى الطويل لتسجيلها لوقت أطول. إن عملية استرجاع المعلومات و العثور عليها لا يستغرق وقتا فالمادة المخزنة في المخزن ذي المدى القصير يجب إن يتم سحبها بسرعة و بكفاءة. و لا يمكن استرجاع المعلومات من الذاكرة القصيرة المدى بعد 15-20 ثانية إلا إذا تم استظهارها أو نقلها إلى الذاكرة. بعيدة المدى.

(نفس المرجع ، ص 153)

الذاكرة طويلة المدى:

يمكن جهاز الذاكرة طويلة المدى لأفراد لاستدعاء كم ضخم من المعلومات لمدة أطول ساعات، أيام، أسابيع، أعوام، وفي بعض الحالات بصفة دائمة. ومن أمثلة المعلومات المختزنة في الذاكرة طويلة المدى اسمك ويعتبر علماء النفس إن قدرة هذا الجهاز على تخزين المعلومات غير محددة، غير إن الذاكرة طويلة المدى قد تحد قدرتها بالسن.

إن استقبال المعلومات في الذاكرة ذات المدى الطويل يتم من خلال تمثل الفرد للمادة الشفوية. بمعناها وليس بنطقها و بينت التجارب إن الناس يمكنهم تمثيل الأصوات تمثيلا سماعيا كما في الأغاني، و يبدو إن هناك مرونة في استقبال المعلومات لدى الذاكرة طويلة المدى. فيتمثل بعض الناس خبرتهم بتلخيص معناه و آخرون يتمثلون خبرتهم بالتفصيل الدقيق (صورة بصورة، صوتا بصوت) وهكذا.

إن عملية استرجاع المعلومات في الذاكرة ذات المدى الطويل يكون أحيانا شاقا عصبيا كما انه يستلزم نوعا من الاستراتيجيات كما في حل المشكلات و يسمي علماء النفس هذا النوع من الاستراتيجيات بإعادة البناء فالناس يميلون إلى إن يقيموا عقليا عمليات الاسترجاع دون إن يكون على وعي بأنهم يفعلون ذلك.

فنحن نحاول إن نقرر إذا كانت المعلومة موجودة بالفعل أو إذا كانت المعلومة قد تم تخزينها في الذاكرة وكذلك مدى صعوبة عملية الاسترجاع فيبدو إننا نقوم بتجزئة الأسئلة الطويلة إلى أسئلة اصغر ونبدأ بالإجابة على جزء و الواقع إننا نتذكر أجزاء ثم نملا الفراغ بينها بنوع من التخمين المنطقي فنبدأ بإجابات محددة غالبا ما تكون غير صحيحة.

- **التركيـــــــز:**

إن الإحساس بالمسؤولية لدى السائق عادة ما ترافقه عملية التركيز على مهمة السياقة حيث يجب عليه إن يركز كل الوقت إذا أراد التعامل مع حركة المرور في هذا العصر، والتي عادة ما تكون كثيفة وسريعة التحرك، هذا بالإضافة إلى إن هناك إخطارا يمكن إن تظهر من مصادر مختلفة، فإذا ترك فكرة في حالة شرود حتى ولو للحظة واحدة، فان احتمال ارتكاب أخطاء يزداد بشكل ملحوظ، و بطبيعة الحال هذه الأخطاء قد تؤذي بدورها إلى حوادث. وهكذا فان كان السائق في حالة تعب أو إحباط أو قلق أو ملل أو حتى إن كان مشغولا في شيء معين وتنمو الثقة بالنفس مع اكتساب الخبرة، لكن السائق الجيد هو الذي لا يترك نفسه يشعر بثقة بالنفس زائدة عن اللزوم لأنها تؤدي إلى اللامبالاة و المجازفة و التي بدورها قد تنتهي بحادث.

- **المعرفة الميكانيكيـــــــة:**

أ- قدرة الازمة لكل من يدور عمله حول فهم الآلات و إدارتها و صيانتها و إصلاحها وحلها وتركيبها و قد يضيف البعض إن هذه القدرة تتلخص إلى حد كبير في المهارات الحركية والعضلية ولا ك إن المهارة الحركية و العضلية لها اثر في القدرة الميكانيكية. لكن فهم الآلات والإدراك العلاقات بين البعض بعض أجزائها و أدواتها لا يتطلب ذلك قدرا من الذكاء العام. فالذكاء. فالذكاء في جوهره إدراك للعلاقات من خلال الفهم الميكانيكي العام.بل قد وجد إن العمال الميكانيكيين والصناع المهرة، يتناسب نجاحهم أو فشلهم في اداء إعمالهم على ما لديهم من قدرة على الفهم الميكانيكي العام لأعلى ما لديهم من مهارة عضلية حتى انه قد أدرج بعض العلماء هذه القدرة في زمرة القدرات العقلية.

وعلى هذا تكون القدرة الميكانيكية بمعناه الضيق قدرة عقلية و بمعناها الواسع قدرة عقلية وقدرة الحركية. (أشرف ع. الغني ، 2001 ، ص 91)

ثم أخذا هؤلاء العلماء يتساءلون هل هناك قدرة ميكانيكية عامة مفردة تؤثر في جميع الأعمال التي يؤديها الفرد أم إن هناك قدرات ميكانيكية متخصصة مختلفة تؤثر كل واحد منها في عمل بذاته دون غيره من الأعمال، و لقد توصلوا بالبحث و التحليل إلى إن هناك قدرة ميكانيكية مركزية عامة أسموها القدرة الميكانيكية العامة أو الذكاء الميكانيكي. و إلى جانب هذه القدرة العامة قدرة متخصصة مختلفة أو عوامل منها عامل التصور البصري أي إدراك الأشكال المصطلحة والمجسمة

وتقليبها في الذهن و تصور ما ستؤول إليه بعد دورانها أو تصور حركة الآلات و الأجسام ووضعياتها المختلفة أثناء هذه الحركة و كيف يتصور هذه الوضعيات و كذلك عامل العلاقات المكانية يبدو في القدرة على تقدير المسافات و الأبعاد بدقة و ملاحظة من بين الأشكال من تشابه أو اختلاف و المقارنة بين أشكال الأشياء و أصنافها وأحجامها.

ب – الصيانة السليمة للمعدات:

إن الإبقاء على المعدات في حالة جيدة يعد وسيلة هامة من وسائل الأمن الناجحة، إن الآلات التي لا تتوفر لها الصيانة اللازمة تخلق جوا خطرا على حياة العامل و على ظروف العمل، ولاشك إن نجاح العامل في صيانة هذه الأجهزة و المعدات يتوقف على قدرته في فهم واكتشاف الخلل و القيام بالاصطلاح الفعلي من خلال التعرف على مواطن الخطرة و اتخاذ الإجراءات اللازمة والسليمة قبل وقوع الحوادث.

-إن الصناعات الحديثة والمتجددة ذات التقنيات المتطورة تحتاج إلى تنمية قدرات العامل في الإدراك الحسي السمعي أو البصري، أو اللمس و الاستجابات العقلية و الحركية وقدراته المختلفة، كما إن الطابع الأوتوماتيكي للآلة يتطلب معرفة ميكانيكية بخصائص هذه التقنيات و كيفية التعامل معها. إن الجاهل بهذه العوامل يؤدي بالعامل إلى عدم الانتباه أو عدم حصره و الذي قد يكون سببا مباشرا لوقوع الحادث.

– لقد بعض العلماء اختبارات لقياس القدرات الميكانيكية منها: اختبار بينت Benett للفهم الميكانيكي:(حلمي المليجي، 2004 ، ص 113)

يقيس اختبار بينت مهارة اليد في استخدام الأدوات و الكفاءة في استخدام المفاتيح و المفكات، و فك المسامير المثبتة بترتيب محدد ثم تجميعها هي و الصواميل و غيرها. و الزمن المستغرق في إتمام العمل هو درجة الفرد في الاختبار.

3-6 العوامل المتعلقة بالسلوكات اللاوقائية:

أ- السلوكات الغير آمنة :

لقد تم إحصاء هذه السلوكات في إطار أعمال معهد علم النفس العمل من طرف (برانزوويك 1968) و حددت هذه السلوكات الغير أمنية على النحو التالي:

- نقص الاهتمام بأمن السيارات (المكابح، حالة العجلات...)

- نقص في المعلومات حول حركة المرور.
- الاستغلال الناقص للإمكانيات و تسهيلات حركة المرور.
- التفريط في السرعة
- نقص الانتباه (النظر إلى الخلف، إشعال سيجارة...)
- الدخول السيئ في حركة المرور (دخول بطيء أو جد سريع)
- سوء استعمال الإشارة عند الدخول في حركة المرور أو تغيير الاتجاه
- عدم احترام مبدأ الأولوية.
- عدم احترام إشارة قف.
- التهور وعدم الحذر عند التجاوز (تجاوز في الوضعية الثالثة).
- تضييق الطريق (كالتوقف داخل مفترق الطرق)
- السير بجانب عدة سيارات.
- قطع الطريق لسيارة أخرى عند الدخول في حركة المرور أو عند الدوران
- المرور بمنعرج بطريقة خاطئة
- الكبح المفاجئ و الشديد.
- عدم احترام الإشارات الضوئية.
- التوقف في وسط حركة المرور.
- التوقف المؤقت أو الدائم أمام مخرج الطريق.
- حمولة زائدة أو سيئة للسيارات.
- تبديل الرواق.
- الاحترام الغير كافي للقواعد.

7 نظريات المفسرة للإستهداف للحوادث:

7-1 نظرية الاستهداف للحوادث: Accident Proneness Theory

وهي من أقدم النظريات السيكولوجية التي وضعت لتفسير مستهدفي الحوادث **Accident porne**. والسبب في ذلك أن هؤلاء الأشخاص لديهم استعداد نفسي وفسيولوجي ثابت إلى حد ما يجعلهم معرضين لارتكاب الحوادث وإقحام أنفسه في مختلف أشكال السلوك الخطير. وربما يكون ذلك لاشباع بعض الدوافع في داخل الفرد نفسه (عبد الرحمن العيسوي، 1990، ص402) .

ويعتقد بعض الباحثين أن هناك نمطا من الشخصية يعد مهيئا أكثر من غيره للوقوع في الحوادث. فأصحاب هذا النمط يتسمون بأنهم عدوانيون نحو الإدارة ولديهم تاريخ مهني سيء (فصل – تغيب – انقطاع) وأكثر قلقا وأقل ثباتا انفعاليا، كما أنهم يعانون من سوء توافق يعد مسؤولا عن إحساسهم بالمسؤولية الإجتماعية.

وقد يكون دافعهم للتورط المتكرر في الحوادث هو رغبتهم في تورط الآخرين باتخاذ قرارات مفاجئة مندفعة ومصحوبة بعدوانية شديدة موجهة للأشخاص مرتفعي مستوى الأداء في المؤسسة الصناعية (عبد المنعم محمود، 1997).

كما يتسم أفراد هذا النمط المستهدف للحوادث بدرجة أعلى من التوتر الإنفعالي والإكتئاب والإحجام عن اقتحام المجالات الإجتماعية والفشل في التعبير عن النفس كما . (نفس المرجع ، ص 188)

7–2 النظرية السلوكية: تنظر هذه النظرية إلى السلوك العدواني على انه سلوك تتعلمه العضوية، فإذا ضرب الولد شقيقه مثلا وحصل على ما يريد، فانه سوف يكرر سلوكه العدواني هذا مرة أخرى لكي يحقق هدفا جديد. من هنا فالعدواني هو سلوك متعلم لكي يحصل على شيء ما.

ب/نظرية التحليل النفسي: يرى فرويد صاحب هذه المدرسة، إن سلوك العدوان ما هو إلا تعبير عن غريزة الموت، حيث يسعى الفرد إلى التدمير سواء تجاه نفسه أو تجاه سلوك العدوان بأنه استجابة غريزية و طرق التعبير عنها متعلمة، فهي يقول : بأنه لا يمكن إيقاف السلوك العدواني أو الحد منه من خلال الضوابط الاجتماعية أو تجنب الإحباط ولكن ما نستطيع عمله فقط هو تحويل العدوان و توجيهه نحو أهداف بناءة بدلا من الأهداف التخريبية و الهدامة.

7-3 النظرية الفسيولوجية: يعتبر ممثلو الاتجاه الفسيولوجي أن السلوك العدواني يظهر بدرجة اكبر عند الأفراد الذين لديهم تلف في الجهاز العصبي(التلف الدماغي) ويرى فريق أخر بان هذا السلوك ناتج عن هرمون التستستيرون حيث وجدت الدراسات بأنه كلما زادت نسبة هذا الهرمون في الدم، زادت نسبة حدوث السلوك العدواني. (احمد عزت راجح، ص 45)

7-4 نظرية الإحباط : ترى هذه النظرية أن سلوك العدوان ينتج عن الإحباط، أي أن الإحباط هو السبب الذي يسبق أي سلوك عدواني، فالإنسان عندما يريد تحقيق هدف معين و يواجه عائقا يحول دون تحقيق الهدف، يتشكل لديه الإحباط الذي يدفعه إلى السلوك العدواني، لكي يحاول الوصول إلى هدفه أو الهدف الذي سيحقق عنده من مقدار الإحباط.

العدوانية عبارة عن السلوك الحاقد و العدائي للفرد غير المتكيف و تظهر من خلال القابلية للهجوم و تتميز في ميدان السياقة بديناميكية مبالغ فيها من طرف السائق الذي يريد تأكيد ذاته أمام صعوبات حركة المرور كما انها قد ترتبط بصفة ضيقة بالإحباط الراجع للحساسية المعنوية الزائدة و النشطة و المظاهر القلقية.(نفس المرجع السابق ص 46)

خلاصة الفصل :

تطرقنا في هذا الفصل إلى مفهوم الاستهداف للحوادث ، تعريفه وأنواعه وكذا سمات المستهدفين للحوادث ، ثم تطرقنا إلى العوامل التي يتكون منها الاستهداف وهي ثلاثة عوامل : نفسية ، معرفية ، وسلوكات لا وقائية، كما تحدثنا عن المميزات الأكاديمية للإستهداف، و قدمنا تفسيرا لتوزيع هذه الظاهرة، و السمات الشخصية للإنسان المستهدف، و العوامل المؤثرة فيها، و أخيرا النظريات التي فسرت على ضوئها هذه الظاهرة.

الفصل الثالث

حوادث العمل و المرور

تمهيد :

إن مشكلة الوقوع في الحوادث العمل وجهت أنظار الباحثين إليها، لما فيها من أخطـار علـى البشرية ،والعمل على وجه الخصوص، ولذلك فكانت دراسات كثيرة في هذا المجال من أجل الوقـوف على ماهية هذه الحوادث وأسبابها وأصنافها، وبعد ذلك القيام بدراسات تؤكد أو ترفض العلاقة بين هذه الحوادث وبعض المتغيرات الأخرى .

أولا: مفهوم حوادث العمل بصفة عامة:

1 تعريف الحادثة :

أ)- الحادثة بصفة عامة هي :كل ما يحصل للشخص في موضع العمل ،بصفة غير متوقعة مما يـؤدي إلى ضرر لهذا الشخص ،أو الشيء الذي كان يعمل به ولكن إذا ترتبت إصابة على هذا الشخص ،سميـت إصابة وهي حادثة غير مرغوب فيها وهي واقعة .(الشيخ كامل محمد محمد عويضة ص 241)

ولكن إذا اعتبرنا أن الإنسان كان يعمل ،وفجأة توقف عن العمل بداعي أنه لم يفهم ما أصـابه ،ربما الجانب العقلي لديه أصابه نوع من الخلط في المعلومات ،عن الشيء الذي يعمل فيه ، ربما الجانـب الصحي أو ربما لمشكلة خارجية اجتماعية مثلا .

إذا فهذا التعريف ينطلق من أن الحادث صفة عادية في الإنسان و لم يبين الجوانب التي تـؤدي إلى الوقوع في الحادثة ، واعتمد على الفرد الذي يعمل فقط و لم يبين نتائج هذه الحادثة على الآخـرين ،لأن الفرد يعمل ربما في مجموعة .

ب)- الحادثة :هي حدث يقع لشخص أو أن يتورط دون معرفة مسبقة أو توقع مما ينجر عنـه أضـرار تصيب الأخرين ،والفرد نفسه ، أو تصيب المعدات أو الممتلكات ،فإذا ما أنتج عن تلك الحادثة جرح أو عاهة أو وفاة يمكن أن نسميها إصابة العمل ،لأن هناك إصابات عديدة

لذلك فإن الإصابة تمثل جانب واحد من جوانب الحوادث .(نفس المرجع السابق ص 240)

إن هذا التعريف بقدر ما هو أوسع عن سابقه ،إلا أنه كسابقه لم يتحدث عن جوانب المرتبطـة بالحادثة ،و لم يبين ما إن كانت درجة التورط على أنها عميقة أم سطحية ،حتى نسميها حادثة .

ج) الحادثة هي :أن يتعرض العامل لإصابة أثناء قيامه بعمله ،مما ينجر عنه عرقلة ،أو عدم إسـتمرار في عمله وهدا الحادث يكون غير متوقع ويسبب إضرارا وخسائر على العنصر البشري ،أو على مسـتوى الآلة . (عبد الرحمن العيسوي ص 222)

لكن هدا التعريف اختصر الحادثة فقط على العامل في عمله ،ربما يكون فردا جالس مع هذا العامل المستهدف فأصابه بدون قصد ،مقحما إيه في هده الحادثة أو تلقي الفرد الحادثة عند ذهابه لعمله ،وبهذا التعريف لم يبين الجوانب المرتبطة بالحادثة .

إذن من خلال هده التعاريف يمكن أن نقول بأن الحادثة هي مشكلة تحصل لشخص سواء كان في ميدان عمله أو غير ذلك من الموقع دون سابق توقع أو معرفة ،وهي مشكلة ناتجة عن خطأ في العمل ،وتكون لها علاقة بالجانب النفسي أو الاجتماعي أو الشخصي أوالبيئي .

2 تعريف حوادث العمل :

تعتبر حوادث العمل مهما كان سببها هي الحوادث التي تحدث خلال العمل ،لكل شخص مأجور (يتقاضى أجرة) أو كل عامل يعمل بصفة معينة ،في مكان ما أو عدة عمال يشتغلون في مؤسسة (b . Anseleme .f. Alasini p120).

إلا أن الفرق بين حوادث العمل والحوادث نقصد بها أي حادثة لأي شخص كان ،سواء كان عاملا أو ليس عاملا ، وهي في معناه أشمل من حوادث العمل .

لأن هذه الأخيرة ،تخص حادثة تحصل لعامل وهو يزاول عمله إلا أن أسبابها يمكن أن تكون مرتبطة بعوامل خارج عمله يمكن أن تكون نفسية ،أو اجتماعية أو شخصية .

3 تعريف الحادثة من وجهة النظر القانونية:

I) إن حادث العمل هو محدد في المواد الآتية :

المادة 6 : يعتبر حادث العمل كل حادث انجرت عنه ،إصابة بدنية ناتجة عن سبب مفاجئي وخارجي وطرأ في إطار العمل .

المادة 7 : يعتبر أيضا حادث عمل الحادث الذي يطرأ أيضا أثناء القيام ،خارج المؤسسة بمهمة ذات الطابع استثنائي ،أو دائم طبقا التعليمات صاحب العمل .

ممارسة أو بمناسبة انتداب سياسي ،انتخابي ،أو في إطار منظمة جماهيرية او مزاولة دراسة بإنتظام خارج ساعات العمل.

المادة 8 : يعتبر أيضا كحادثة عمل : حتى لو لم يكن المعني بالأمر مؤمن له إجتماعيا. الحادث الذي يطرأ أثناءه .

الأعمال والنشاطات المطلوبة التي ينظمها الحزب أو المنظمات الجماهيرية

-الأنشطة الرياضية التي تنضم في إطار الجمعيات .

-القيام بعمل من أعمال البر من أجل الصالح العام أو لإنقاذ شخص معرض للهلاك.(مجلة جزائرية للوقاية المعهد الوطني لحفظ الصحة والأمن رقم 20 جانفي ومارس 1987 ص 52)

II) يعتبر حادث المسافة هو الأخر كحادث عمل :

المادة 12 : يكون في حكم حادث العمل :الحادث الذي يطرأ أثناء المسافة التي يقطعها المؤمن لذهاب إلى عمله أو الإياب منه وذلك أي كانت وسيلة النقل مستعملة ، شريطة ألا يكون المسار قد إنقطع أو إنحرف ،إلا إذا كان في ذلك بحكم الإستعجال أو الضرورة أو ظرف عارض أو الإسباب القاهرة ويقع المسار المضمون على هذا النحو مكان العمل من جهة ومكان الإقامة أو ما شبه كالمكان الذي يتردد عليه العامل عادة أما تناول الطعام و أما الأغراض العائلية (نفس المرجع السابق ص 245)وقد ذكرنا الجانب القانوني الذي يحدد طبيعة الحادثة لما رأيناه من أن هذه المواد تثير كل الجوانب المتعلقة بالحادثة و لم يترك مجال إلا وتكلم عنه منها الأشخاص المعنيين بالحادثة أو الظروف المحيطة بالشخص متى نسميها حادثة.

4 تعريف حوادث العمل إجرائيا :

هي أن يقع عامل أثناء القيام بعمله في مشكلة يمكن أن تعرقل عمله لفترة زمنية وأن تؤدي به إلى عدم قدرته على أداء عمله بصفة مستمرة ودائمة ،وهذه المشكلة تكون غير متوقعة وبدون سابق معرفة وهي ناتجة عن فعل خاطئ ،وتكون لها علاقة بجانب نفسي أو شخصي أو الإجتماعي أو البيئة الفيزيقية الموجود فيها هذا العامل والعمل سواء، وهذه الحوادث تؤدي إلى أضرار وخسائر غير مرغوب فيها سواء على مستوى البشري وعلى مستوى آلات والمعدات وتؤدي كذلك إلى خسائر في الزمن مما تسبب أضرار إنتاجية ومالية على الشركة .(الشيخ كامل محمد محمد عويضة ص 50)

5 أصناف حوادث العمل :

إن لحوادث العمل عدة تصنيفات ،مختلفة لتبين حقيقة وطبيعة حوادث العمل ،وهذا يساعد كثيرا الباحثين في المجال من أجل عدم تضارب النتائج المتوصل إليها في موضوع حوادث العمل تصنيفات عده:

2-1)- من حيث نوعها:

وهي تنقسم إلى حوادث المرور، حوادث المناجم أو حوادث طائرات البناء أي نقصد بها حوادث العمل التي تكون على حسب العمل الذي نقوم به سواء كان العمل بناء ، أو غيره أو نقصد بها درجة خطورة، هذا العمل فنقول نوع هذه الحادثة خطيرة ،أم درجتها غير خطيرة .

2-2)من حيث نتائجها :

نقصد بهذا التصنيف النتائج التي تؤدي إليها حوادث العمل سواء مستوى :

أ)- العنصر البشري :

يمكن أن تؤدي نتائج حوادث العمل ، إلى أضرار إنسانية سواء من جانب البيولوجي ، أو الجانب النفسي و الإجتماعي .

- الجانب البيولوجي (كسور- جروح- فقدان الحواس أو بعض الأعضاء.... إلخ) .
- الجانب النفسي (الإغتراب - الشرود الذهني - دوران العمل –العصاب المهني -...إلخ) .
- الجانب الإجتماعي (عند قطع أصابعه بالألة ينتج عن هذا خبرة سيئة عن الألة) .

كما يضاف الجانب المادي بجوانبه المتعددة من الناحية المالية ووسائل الإنتاج.(الشيخ كامل محمد محمد عويضة ص 52)

والزمن وهي نتائج كلها جد فادحة من الناحية (ب) المالية وهي:

-نفقات مالية عند التحقيق عن الحادث وإجراءات نقل المصاب من مكان الحادث .

-نفقات لتدريب العمال (العامل) .

-نفقات ما يصيب الآلات من عطب أو عطل أو تلف .

-نفقات على المواد الخام نتيجة ضياعها بسبب الحادث .

-نفقات على تعويضات مالية العامل وتتحملها المؤسسة .

I) **الوسائل** :ضياع وسائل الانتاج أي توقف عن العمل

انخفاض إنتاجية الآلة يعطي الحادثة

د) **الانتاج:** الانتاج الصانع نتيجة تجمع العمال بعد الحاثة ومعاونة المصاب .

الانتاج الصانع من جراء معاونة العودة إلى الإنتاج بعد الحادثة .

تتزايد الأخطاء نتيجة لإضطراب العمال .

هـــ) **الزمن** :الوقت المستغرق من أجل العودة إلى العمل .
-الزمن المستهلك لصيانة الآلة .
الزمن المستعمل والصنائع في تدريب العمال . (د فرج عبد القادر طه ص 154)
إذن فكل هذه النتائج مرتبطة فيما بينها فضياع الوقت يؤدي إلى إنخفاض الإنتاج ويــؤدي إلى خســائر مالية فادحة على المؤسسة تحملها .

2-3 من حيث أسبابها :

ويقصد بها العوامل التي تقف وراء الوقوع في الحوادث ، أي هناك صنف من الحوادث ينضر إليها من جانب الأسباب التي تؤدي إلى وقوعها ،وبالتالي تصنف على حسب أسبابها (نفس المرجع السابق ص 157) وهي تتفرع إلى مايلي :
أ- هناك نوع من الحوادث العمل أسبابها متعلقة بعوامل بشرية ، كإهمال العامل أو شــرود ذهنــه . أو ضعف عقله ، أو قلة خبرته أو مزاجه غير المتزن ....الخ .
ب- نوع من الحوادث العمل أسبابها العمل في حد ذاته كصعوبة العمل مثل عمــال المنــاجم وعمــال حفاري الآبار ...الخ أي طبيعة العمل هي التي تؤدي إلى الوقوع في الحوادث .
ج- نوع من الحوادث العمل أسبابها الظروف الفيزيقية :وهي الظروف البيئة التي يعمل فيها الفرد ربمــا تكون ظروف طبيعية شديدة الإرتفاع أو شديدة الإنخفاض مثل الحرارة والــبرودة القارصــة ،التهويــة المنعدمة الضوضاء المرتفع والإضاءة العالية والهدوء التام مما يؤدي إلى إنخفاض في مستوى اليقظة . (نفس المرجع السابق ص 156)
2-4 من حيث العمال المؤمنين وغير المؤمنين : في هذا الصدد يذكر الدكتور فرج عبد القادر طه تصنيف أخر من الحوادث وهي متعلقة بالجانب الإداري للعمال وهو التأمين لما له علاقة وطيدة في الوقوع في حوادث العمل وهي :
أ) -حوادث العمل التي يكون فيها العامل مؤمن ،ونقصد بهم العمال الذين لديهم سجلات لتــأمين في هيئات حكومية لتأمين ،ولديهم تعويض مالي نتيجة للحوادث العمل.
ب)حوادث العمل التي يكون فيها العامل غير مؤمن ،نقصد بهم العمال الذين ليس لــديهم ســجلات لتأمين في هيئات حكومية ،ولا تعويضات مالية ،وفي هذا الإطار يقول " حتى نستطيع أن نعطي صــورة من خطورة مشكلة الحوادث في مجتمعنا نعرض بيانات عن نوع واحد منها فقط هو الإصابات التي تقــع

للعمال المؤمن عليهم " (د فرج عبد القادر طه ص45) وباستعمال مفهوم المخالفة معناه أن هناك نــوع من العمال غير مؤمنين عليهم .

6 أسباب حوادث العمل :

في هذه النقطة سوف نتعرض إلى العوامل التي تقف وراء حدوث الحادثة أثنـاء القيـام بعمـل ما،وعلى كل حال يمكننا أن نتحصل على المعلومات الخاصة بالمسببات في حوادث العمل ،عن طريــق الملاحظة أو المقابلة أو استمارة أو عن تجريب الموقف ،ومن العادي أنه يجب معرفة بأن لكــل ســلوك يسلكه الإنسان سواء كان شذا أو سويا فإن له عوامل وأسباب تقف وراء الحادثة ،لا تخلو أن تكــون سلوكا يسلكه الإنسان العامل وهو ناتج عن خطاء معين

وفي هذه الحالة يمكن أن نعتبر بان هناك طائفتين من الأسباب تؤدي بالفرد العامل ان يقع في حــوادث العمل (د عبد الرحمن العيسوي ص 154) ،وهي كالتالي :

6-1 ظروف غير أمنة (ظروف خطيرة) :

ونقصد بالظروف غير آمنة هي جوانب الفيزيقية ،التي من الممكن أن تؤدي للوقوع في حــوادث العمل ،أي الحالة الطبيعية (المادية) التي يوجد فيها العامل والعمل في نفس الوقت ،ومن تلك الأمثلــة في هذا الجانب الإضاءة القوية أو الضعيفة ،عدم وجود التهوية مما يؤدي إلى إنخفاض في درجة اليقظة عنــد العامل ،وجود أرضية مبتله بزيت أو المياه مما يؤدي إلى إنزلاق العامل ...الخ ،هذا من جهة ومن جهــة أخرى ملائمة الآلات أرغونوميا للعامل ،وهذا ما يجعل العامل يشعر بالأعياء والتعب والملل وبتالي يكون وقوعه في الحادثة أمرا ســهلا (نفــس المرجــع الســابق ص 164) مثــل مــا يــذكر الكاتبــان FRANCOISE ALBASINI . BRUNOANSLEM " الأبحاث الارغونوميه يتبين بأن الحادثة متعلقة بعدة عوامل سلبية من بينها مايلي :

- تعريف نظام العمل غير واضح .
- ظروف فيزيقية غير ملائمة .
- تكوين العمال، ناقص .
- عدم التحكم الجيد في ميكنزمات العمل تركيب وصيانة، وعليه فالحادثة عبارة عن نتائج تدهور نظــام معين " (b . Anseleme .f. Alasini p 51)

2-6) أفعال غير أمنة (أفعال خطيرة)

ونعني بها أنواع السلوكات التي تجعل العامل يقع في الحوادث ،أو فشل في أداء العمل مثل إصطدام العامل بالآلة ،أو سقوط الآلات على بعضها وبالتالي عطب فيها ولا يتسنى للعامل ان يعرف هذا العطب ،حينئذ تصبح عند إستعمالها من طرفه ضررا وهذه الأفعال غير الأمنة ،عادة ما تكون مرتبطة بالجانب الشخصي للانسان وهي مقسمة إلى قسمين :

أ) عوامل بيولوجية :

كضعف النظر ،إرتفاع عتبة السمع أو إنخفاضها ،أو إعاقة جسمية (فقدان بعض الأعضاء)،أو أمـــراض صحية (إرتفاع ضغط الدم)

ب) عوامل عقلية ونفسية :

كالملل والتعب قصور في الذكاء ، الاكتئاب وتزداد درجة خطورة وأهمية العمل الداخلي أو الخـــارجي بإختلاف الموقع الذي يتواجد فيه العمل والعامل ، وإختلاف نوع العمل ،وتكـــوين العامـــل النفســـي والبيولوجي ،فمثل العامل الذي يتواجد في موقف مكتبي لابد أن يكون لديه قوة في الإدراك البصـــري للمكان كما أن العوامل الخارجية لا يكون لها إعتبار أو أثر إلا إذا تفاعلت مع العوامل الشخصية ،فسوء التهوية مع ضعف التنفس عند العامل يؤدي إلى وقوع حادثة (الشيخ كامل محمد محمد عويضة ص 62)

7 علاقة حوادث العمل ببعض المتغيرات الذاتية:

هناك عدة دراسات تؤكد صلة بعض المتغيرات بالوقوع في حوادث عمل أي بمعنى أخر لا يمكن أن نجد ظاهرة أو مشكلة معزولة عن الظواهر الأخرى ،لأننا في عالم مادي ومعنوي متفاعل مع بعض ، ولذلك فسوف نعرض في هذه النقطة صلات حوادث العمل ببعض المتغيرات الأخرى.

(1-7) الذكاء وصلته بالحوادث :

لقد بينت إحدى الدراسات أنه لا يوجد أي إرتباط ذو دلالة إحصائية ،بين درجات تفاوت الأشخاص في اختبارات الذكاء ،ووقوعهم في حوادث العمل عند العمال الذين كانوا في تدريب باحدى ترسانات السفن.(د عبد الرحمن العيسوي ص 156)

ولكن من جهة أخرى هناك بعض الدراسات تؤكد بوجود علاقة ،بين العمال الذين يقل ذكائهم عن متوسط وقوعهم في الحوادث العمل ،ربما بالمقابل أولئك الذين يملكون ذكاء متوســـط لا يكونـــون مستهدفين للحوادث. (الشيخ كامل محمد محمد عويضة ص 166)

في الحقيقة هذا التناقص بينه الدكتور عبد الرحمن عيسوي يقول : " والواقع أن هذا التناقص في النتائج بمثل معظم التراث في هذا الصدد إن الذكاء قد يكون هاما في بعض الوظائف وغير هام في وظائف أخرى ،ويحتمل أن يكون هناك حد أذن لا بد من وجود الذكاء للخلو من الحوادث أي سلوك الخالي من الحوادث وفي كل المهن ينبغي أن نحدد برامج الأمن الصناعي الحد الأدنى المطلوب من الذكاء ."(د عبد الرحمن العيسوي ص 154)

(7-2) قوة الإبصار وعلاقته بالحوادث :

في دراسة قام بها كيفارت وتيفن N.KEPHERT DND J -TIFFIN متعلقة بالإبصار والحوادث قيست القدرة على الابصار المطلوبة في 12 وظيفة ثم قاموا بقياس القدرة على الابصار عند العمال المشغلين في هذه الوظائف ،ولقد أوضحت الدراسة بأنه في 11 وضيفة من بين 12 وضيفة كانت نسبة الذين لم يقعوا في الحوادث أعلى من العمال الذين لديهم قوة الابصار مناسبة مقابل الذين يتجاوزن إختبار الإبصار ،أما عن 12 فلم يوجد لها أي دلالة احصائية تؤكد الفرق في الحوادث. (نفس المرجع السابق ص 155)

بمعنى أن ليست هناك علاقة وطيدة بين قوة الابصار ،والوقوع في الحوادث العمل ،أي من الممكن أن يكون ضعف في الابصار يؤدي إلى الوقوع في حوادث العمل .

(7-3) التأزر الحركي وصلته بالحوادث العمل :

تبين بعض التجارب بأن االتأزر العضلي Musculer Coordination له علاقة بمدى قابلية العامل للوقوع في حوادث العمل ،طبق الباحثين بطارية من الاختيارات متعلقة باختبارات التنقيط ،وجهاز لقياس سرعة رد فعل ،علامات معينة واختبار أخر يتطلب من المفحوص أن يغير أدائه العضلي تبعا لتغير علامة معينة ،ولقد قسم أفراد العينة إلى مجموعة لديها درجات عالية وأخرى درجات منخفضة ،ثم تبع ما ارتكبه أفراد المجموعتين من حوادث العمل ونتيجة أن المجموعة الضعيفة في الاختبارات إرتكب حوادث تزيد بنسبة 4% عن زملائهم في المجموعة التي تحصلت على درجات عالية .(الشيخ كامل محمد محمد عويضة ص62)

(7-4) سمات الشخصية وعلاقتها بالحوادث :

ما يمكن طرحه هنا هل يمكن أن نجد علاقة بين سمات الشخصية المتعلقة بالفرد بوقوعه في الحوادث العمل وللإجابة عن هذا السؤال يذكر بعض التجارب التي قام بها عدد من الباحثين حيث في إحدى الدراسات وجد أن هناك علاقة بين الحالات الانفعالية والإصابة بأخطار العمل وكذلك وجد أن

الإنتاج يرتفع بنسبة 8% في الفترات التي يكون فيها العامل يشعر بالراحة والإطمئنان عمـــا إذا كـــانوا قلقين أو متزعجين . (د عبد الرحمن العيسوي ص 187)

أما العلاقة الموجودة بين الإنطواء والإنبساط والأداء الذي يتطلب اليقظة السمعية حيث طلب من أفراد ،أن يتحققوا من العلاقات العددية أثناء سماعهم تسجيل بعض الأرقام ،وكان أداء المجموعة المنطوية عالي لأنهم أكثر يقظة وبالتالي أقل عرضة لحوادث العمل. (د الشيخ كامل محمد محمد عويضة ص 72)

وهناك تجربة بينت أن المجموعة قليلة الحوادث ،عالية بين الأفراد الذين هم مرغوبين فـــيهم بـــين زملائهم أما العمال المحبوبون فكانت درجتهم منخفضة للوقوع في الحوادث. (د عبد الرحمن العيســـوي ص 186)

7-5 التعب وعلاقته بالوقوع في حوادث العمل LA FATIGE :

دلت التجارب بأن معدل الحوادث يرتفع في الساعات الأولى من النهار لأن العامل يكون نشيطا بدرجة عالية ،مما يؤدي به إلى إستعمال سرعته وبالتالي الوقوع في حوادث العمل ،أما في الساعات المتأخرة من النهار فإن معدل الحوادث ينخفض ، وهذا راجع إلى إنخفاض في سرعة الأداء. (د عبد الرحمن العيسوي ص 188)

في المقابل من المؤكد أن التعب الشديد يؤدي إلى الزيادة في نسبة إرتكاب الحوادث ،مثال علـــى ذلك إحدى مصانع القذائف والقنابل أثناء الحرب العالمية الثانية في إنجلترا ،إنخفض معدل الحوادث بنسبة 70% بين العاملات عندما انخفضت ساعات العمل من 12 ساعة إلى 10 ساعات يوميـــا. (نفـــس المرجع السابق ص 189)

وكنقد لهذه التجربة يمكن أن نعتبر بأن إنخفاض حوادث العمل راجع إلى إنخفاض في المدة في حد ذاتها والسبب هو التعب ،أي يمكن أن يكون العامل في خلال 10 ساعات ليس متعب ولكنه متعود على الأخطاء ،أو ربما راجع إلى قدراته العقلية المنخفضة ،أو سوء العلاقات الإنسانية مع زملائه ولو أضـــفنا إليه ساعتين من الزمن فإنه من الممكن أن تزداد نسبة الحوادث ،أي كلما كان الزمن كبير كلما كانـــت نسبة الحوادث متزايدة .

7-6 الخبرة وعلاقتها بحوادث العمل EXPEREINCE :

من البديهي أن الخبرة أو المعرفة العميقة الموجودة لدى العامل وطبيعة العمل الـــذي يقـــوم بـــه ،تساعد العامل على عدم الاستهداف الحوادث العمل .

فهذا القول يبين أن معدل الحوادث ينخفض كلما زادت مدة العمل للعامل ،وهذه الدراسة قام بها كـــل من فارموز E.FARMENS ،وتشلمبرز CHERMBERES .

وهناك دراسة توضح أن عامل السن هو الذي يؤدي إلى انخفاض في حوادث العمل من الخبرة فالعامـــل الأكبر سنا والأكثر نضجا يكون أقل عرضة لارتكاب الحوادث.(د الشيخ كامل محمد محمد عويضة ص 73)

8 الظروف البيئية وعلاقتها بحوادث العمل :

لا يمكننا أن نعتبر بأن حوادث العمل لها صلة فقط بالجوانب الشخصية، ولكن في تفاعل مـــع جوانبـــها ومع الجوانب الفيزيقية والظروف البيئية كلها لديهما صلة بالحوادث ولهذا ســـوف نعـــرض الجوانـــب الفزيقية المتعلقة بحوادث العمل .

8-1 الإضاءة :

من المنطقي في الأمور أن نعتبر بأن درجة الإضاءة ووضوح الرؤية لها علاقة في إنخفاض أو ارتفاع نســـبة حوادث العمل ،ومن المؤكد بأن نسبة الحوادث التي تحصل في ضوء النهار أقل منها في أي نـــوع مـــن الإضاءة الصناعية ،لذلك هناك تجربة تؤكد صحة هذا القول حينما قامت إحـــدى شـــركات التـــأمين بإحصاء لجميع الحوادث الصناعية وتبين أن 25% من الحوادث راجعة إلى ردأت أو سوء الإضاءة ،وفي تجربة أخرى بينت بأن الإضاءة الصناعية يزيد 25% للوقوع في حوادث العمل ،وهذه التجربة قام بها فرنون H .M.VERNON (د عبد الرحمان العيسوي ص 155)

8-2) الحرارة :

إن لدرجة الحرارة صلة وثيقة بالوقوع في حوادث العمل ،والدليل على ذلك هي التجربة التي قام بها فرنون ،بأن عدد قليلا فقط من الحوادث تقع عندما تكون درجة الحرارة في حدود70° ،بينما يرتفع معدل الحوادث عندما تنخفض درجة الحرارة إلى أقل من 70° .(نفس المرجع السابق ص 156)

ولكن هذه الدرجة تؤخذ بعين الاعتبار أصل العامل ربما يكون من السكان الذين يقطنون الأماكن الحارة مثلا ، فهؤلاء لديهم القدرة على تحمل درجات الحرارة العالية .

وفي دراسة طبقت على عمال مناجم الفحم تبين أن هناك تزايد طرديا في عدد حوادث العمل البســـيطة كلما إرتفعت درجة الحرارة من 62° إلى 80° .(نفس المرجع السابق ص 156)

8-3) صعوبة العمل :

توجد بعض الأشغال تتطلب مجهودا فزيقيا كبيرا من العامل ،مما يؤدي إلى الوقوع في الحـــوادث إلا أن هذا الفرض يبقى نسبيا وغير كلي مطلقا .

في إحدى الدراسات وجد أن معدل العمال الذين يقومون بمجهود عضلي أن نسبة إرتكابهم للحـــوادث في الصباح ،لا تختلف عنها في فترة المساء ،ولوحظ أن إنتاج عمال أصحاب الأعمال الثقيلة ينخفض في فترة م ابعد الظهيرة عن مثيله عند العمال أصحاب الأعمال الخفيفة ،وإذا إعتبرنا معدل الحوادث بالنسبة لكل وحدة من وحدات الإنتاج لوجدنا أن العمال أصحاب الاعمال الثقيلة جسميا يرتكبون نسبة أكبر من الحوادث . (د عبد الرحمان العيسوي ص 158)

8-4) المناخ الصناعي :

حيث يتم دراسة كل العوامل الخارجية بصفة مجملة وتأثيرها على حوادث العمل ،بعكس ما كان من قبل حيث كانت دراسة كل عامل أو متغير على حدى ،وهذا الاتجاه ظهر حديثا .(نفـــس المرجـــع السابق ص 158)

أول من قام بدراسة هذا النوع هو كير W.A.KERR في إحدى مصانع أجهزة الراديـــو بأمريكا ووجد بأن الحوادث تزيد بصفة فادحة في الأقسام التي تقل فيها إمكانية الترقية ،وعدم وجـــود فرصة للنقل الداخلي إلى أقسام مصانع أخرى والتي تتميز بوجود مستوى مرتفع من الضوضـــاء أمـــا الحوادث الخطيرة فكانت تتمركز أينما يسيطر عليها العمال الذكور ويوجد فيها فرصة قليلـــة للترقيـــة والتنقل ،وفرصة قليلة للتعبير عن طموحات العمال .(نفس المرجع السابق ص 160)

9 الفروق بين الأفراد في ميلهم إلى التسبب في الوقوع الحوادث .

إن كثير من نتائج التجارب التي أجريت في هذا المجال تبين أن الوقوع في الحـــوادث .لا يرجـــع لعامل الصدفة إنما يكون بالنسبة لبعض الأفراد بصفة متزايدة ويكون عند بعضهم بصفة متناقصة ،وهناك دراسات عديدة في هذا الصدد نبين ذلك بقيام أحد الباحثين بمقارنة الحوادث التي وقعت لبعض الأفـــراد في وقت ما بالحوادث التي وقعت لهم في وقت أخر، وأفترض أنه إذا كان وقوع الحوادث مسألة صـــدفة فقط .

إن عدد الحوادث التي وقع فيها بعض الأفراد يجب أن تكون مستقلة عن الحوادث التي وقعـــت لهـــم في وقت آخر .(ج ب جيلفورد –ترجمة باشراف يوسف مراد ص 125)

10تشخيص العمال المستهدفين للوقوع في الحوادث :

بعد أن عرفنا الفروق بين أفراد المستهدفين سوف نتعرض إلى كيف نكتشف هؤلاء الأفـــراد ،إن ذلك يكون عن طريق اختبارات السيكولوجية مثلا كالاختبارات الحسية الحركية وفي بحث أجـــري في معرفة مدى إكتشاف هذه الإختبارات للأفراد الذين يكونون مستدهدفين للوقوع في الحوادث ،أختـــير

1800 شخص يعملون في صناعات متفاوته تبين أن الحوادث التي تقع ل ¼ هذه المجموعة إذا ما قرنت الأفراد على أساس حصولهم على درجات منخفضة في إختبارات الذكاء والإختبارات الحسية الحركية ،ونتيجة لذلك كانت هناك علاقة متزايدة بين درجات الاختبارات وتزايد عدد الحوادث .(ج ب جيلفورد –ترجمة باشراف يوسف مراد ص 126)

ثانيا: الفرق بين حوادث العمل وحوادث المرور :

كنقطة تنسيقية ترابطية بين جانبيي حوادث العمل والجانب الذي سوف نتكلم منه عن حوادث المرور لابد أن نبين الفرق الموجود بين هذين الجانبين لما له من أهمية في تباين العلاقة بين حوادث العمل وحوادث المرور .

إن حوادث العمل كما تم تعريفه أنفا هو مشكلة تحدث لعامل بصفة غير متوقعة وهي ناتجة عن فعل خاطئ ،سواء أن كان لسبب نفسي ،أو إجتماعي أو إقتصادي أو تقني مما يؤدي إلى نتائج وخيمة على العمال والمؤسسة نفسها ،ولو تفحصنا جيدا خصائص حوادث المرور سوف نجدها مطابقة تماما لخصائص حوادث العمل .لأن السائق عندما يكون في الطريق إذا تعرض للحادث فإنه لن يتوقع بأنه سوف يقع في الحادثة .وهذه الحادثة نفسها ناتجة عن سلوك خاطئ ،ربما يكون نفسي أو عقلي أو تقني وبالتالي من هذه التفسيرات نجد أن هناك نوع من التطابق بين الظاهرتين ولكن إذا إعتبرنا السائق كعامل يقوم بعمله وأثناء العملية قام بحادثة في طريق أليس من المنطقي القول بأن الحادثة حادثة عمل ؟ نقول بلى ذلك أن حوادث العمل أشمل من حوادث المرور لأن السائق في الطريق هو بمثابة عامل وبالتالي حادثة التي تقع له في الطريق (المرور) هو جزء من العمل ومن هذا المنطلق نقول بأن حوادث المرور هو جزء من حوادث العمل .

1 تعريف حوادث المرور إجرائيا :

(1-1) حوادث المرور :

نقصد بحوادث المرور في هذه الدراسة ،أن يتعرض سائق حافلة ذكرا لحادثة وهو يقوم بعمله داخل حافلته وهو يسير في الطريق ،بصفة لا إرادته ودون معرفة مسبقة بأنه سوف يقع في حادثة وتكون هذه الحادثة ناتجة عن سلوك خاطئ ،سواء كان سلوك تقني أو عقلي أو نفسي حركي أو نفسي أو عن مشاكل نفسية ،إجتماعية ،إقتصادية و تؤدي هذه الحادثة إلى إصابة السائق نفسه بإصابات خفيفة ، وخطيرة دون أن تؤدي إلى وفاة أو أن تؤدي إلى إصابة الحافلة دون إصابة السائق نفسه .

2 أسباب حوادث المرور :

إن المسؤولين عن حوادث المرور عادة ما يشترك فيها ثلاثة عناصر أساسية تسبب الوقـــوع في حوادث المرور وهم السائق ،السيارة ،والظروف المحيطة ،وهناك درجات تبين أن للسائق قدرا كـــبير في اسهامه في حوادث المرور ، أما السيارة والظروف المحيطة فهي قليلة جدا .

أ/**العوامل المتعلقة بالسائق** : في هذه النقطة سنتكلم على السائق وحده بإعتبـــاره المســـؤول الأول في حوادث المرور ،مثلا : لو أن مارا لم يحترم إشارة المرور التي تعني التوقف ،والسائق سوف يتوقف يتوقع أن الطريق خالية وفجأة ظهر مارا حينئذ يضطر السائق لكبح سيارته بحيث الذي خلفه لن يتوقع توقف السيارة الأولى وبالتالي اصطدام السيارتين (عمر عبد النبي ص 120) وسوف نتعرض لأسباها وهي :

- الزيادة المفرطة في سرعة السيارة مما يؤدي إلى إختلال التوازن السيارة.(شحات أحمد صفتي ص 52)
- عدم التفوق السائقين في القدرات العقلية من أجل سياقة السيارة مثل ضعف الإدراك البصري.
- سوء الصحة العام (ضعف النظر ،ضعف السمع ،أزمات عصبية ...الخ) .

ويزيد محاضر في كتاب محاضرات عدة أسباب ويقول " فقد إرتفعت مؤشرات الحوادث للأعوام الخمس الماضية لكثرة السيارات وسهولة الإقناء وذلك لعدة اسباب ندكر منها :

- الزيادة في عدد العمال وجهل بعضهم لإصول القيادة مثل الأصول التقنية .
- الزيادة الملموسة في عدد السيارات بدون توسيع شبكة الطرق .
- زيادة اقتناء السيارات في كل أسرة من ثلاثة إلى أربع سيارات .
- ممارسة القيادة لطالب الناجح الغير مؤهل للقيادة وممارستها بطريقة عشوائية .

عدم وجود مراقبة دورية للسيارات من طرف المصالح المختصة ".(نفس المرجع السابق ص 53)

ب/ العوامل المتعلقة بالسيارة :

هناك عوامل عدة تؤدي للوقوع في حوادث المرور سببها السيارة، حيث يقول الكاتب في كتابه المواصفات القياسية " ذكرنا في المقدمة أن أسباب الحوادث تعود إما للإنسان أو الطرق والبيئة وهي كما يلي :

هناك دراسة قامت في المملكة المتحدة وضحت أن نحو 110% من حوادث المرور تســـاهم الســـيارة بصفة كبيرة في حوادث المرور فهي موزعة بين أجزاء المختصة للسيارة " .(عمر عبد النبي ص 122)

- عدم ملائمة المكابح (الفرامل) الغير مصممة جيدا وتتسبب 3% من حوادث المـــرور ،ويتمثـــل في القصور وإتلاف الجلود أو تسرب الزيوت أو تضخم الأنابيب .

- الفشل التام أو كسر مفاجئ في بعض الأجزاء الميكانيكية يتسبب في 1 % بالحوادث .
- عيوب مصابيح الضوء تسبب هي الأخر بنسبة 1% ودلك إما بسبب عدم القدرة علـــى التوضـــيح الأشياء للسائق ، وعدم تمكن السائق آخر من رؤية السيارة.

ج)-العوامل المتعلقة بظروف البيئة :

وهنا يقسمها الكاتب في كتابه الثقافة الأمنية إلى ثلاثة أقسام وهي غير مستقلة عن بعضها البعض.

I)عوامل طبيعية لا يمكن التحكم فيها بأي حال من الأحوال وهي :الطقـــس، الريـــاح ،الثلـــوج ... والتغيرات الموسمية (الفصول الأربع) ،إضافة إلى عامل التضاريس كطرق المتواجدة في الجبال الوعرة .

II) -عوامل يمكن التحكم في جزء منها وتتمثل في :

-تصميم قطاع الطرق ،فهناك طرق عديدة في كثير من الدول لا تأخذ بعين الاعتبار الجانب الأرقونومي للإنسان ،لراحته وأمنه في الطريق لدلك فلا بد أن يتم تحديد السرعة التي سيصمم وفقها الطريق في وقت متقدم، إذ يحدد على أساسها الكثير من مواصفات القطاع الطولي كالانحدارات القصـــوى والمنحنيـــات الرأسية ومسافات الرؤية للوقوف والتجاوز فيها ،والمنحنيات الأفقية.

III) عوامل يمكن التحكم فيها إلى حد كبير : نستطيع أن نطبقها باستعمال واتخاذ قرارات وتشمل على حسن تصميم الطرق .(عماد الدين سلطان ص 102)

3 أنواع حوادث المرور :

في الحقيقة هناك عدة تطبيقات لحوادث المرور ،تبين أنواعها فهناك تصنيف يتركز على كيفيـــة وقـــوع الحادثة .وأخر على تصنيف السبب في الحادثة .

1) -التصنيف المعتمد على أساس طريقة وقوع الحادثة: وهي كما يلي :

أ)-تصادم بين سيارتين ينجم عنه تلف أو إصابات أو وفيات.

ب)-انقلاب السيارة أثناء سيرها ،ينجم عنها إصابة ركابها وتلف ما بها .

ج)-الإصطدام بأجسام ثابتة مثل جدار أو رصيف أو شجرة ينتج عنها تلف الجسم المصـــدوم وإصـــابة السائق ومن معه من الركاب .

د- اصطدام أشخاص (مشاة) من قبل سيارة ، ينجم عنه إصابة المصدوم بإصابات حسب جسامة الحادثة كالوفاة أو الكسور .(شحات أحمد صفتي ص 123)

2) التصنيف المتعمد على أساس المتسبب للحادثة :والتي تحدد في ثلاث :

أ- الحوادث الناتجة عن قصور في الاداء المتوقع من السيارة لعطل أو خلل أو إهمال أو نقص دائم .

ب- الحوادث الناتجة عن الإنسان كمستعمل لطريق سائقا أم راجلا أو غير ذلك .
ج- الحوادث الناتجة عن قصور في التصميم الهندسي للطريق في مواضعه المعنية أو البيئة العامة للموقع الحادث ،بما في ذلك أحوال الطقس. (عمر عبد النبي ص 106)

4 خصائص حوادث المرور:

إن كثير من الدراسات تبين بأن الوقوع في حوادث المرور لها خاصية مميزة وهي أن معظمها تقع في النهار ، وقلتها تقع في الليل ،وبالرغم من أن عدد الحوادث في الليل أقل بالمقارنة بالحوادث التي تقع في النهار ،إلا أنها تعتبر عالية نظرا لخلو الطريق في الليل وبالتالي يؤدي إلى السرعة السائق وعدم أخذ الحيطة والحذر ،بل إلى ارتكاب مخالفات المرور. (عماد الدين سلطان ص 125)

ومن بين خصائص حوادث المرور ما تبينه هذه الدراسة أن عدد الحوادث والنسب المئوية لها مكان وقوعها داخل المدنية ، أو خارجها بحيث بالنسبة لداخل المدينة التي تكون شوارعها الرئيسية والميادين والشوارع الجانبية أو الفرعية ، هذه ألأمكنة تكثر فيها الحوادث عن غيرها ، أي الحوادث داخل المدينة أعلى منها خارج المدينة .(نفس المرجع السابق ص 126)

كما أن نسبة كبيرة من حوادث المدينة في داخلها تقع في فترة الظهيرة ،وقد يرجع إلى ازدحام الشوارع ، حيث يعود الموظفون والتجار والطلاب إلى منازلهم .(نفس المرجع السابق ص 126) و يكمن حصر خصائص حوادث المرور فيما يلي:

أ) عالمية ظاهرة حوادث المرور

في حقيقة الأمر أن ظاهرة حوادث المرور لها صبغة عالمية وهذا ما يستدعي أن يكون محور الاهتمام الأساسي لكل الأمم بدلا من الإهتمام بما يسمى مواجهة الإرهاب العالمي في حين أن حوادث المرور تقتل في كل دقيقة ثلاثة أشخاص على الأقل في العالم (..).

كما يجب الاهتمام بظاهرة حوادث المرور بدلا من الاهتمام بما يسمى مكافحة الأنفلونزا الطيور التي قتلت لحد الآن في عامين أقل من 100 على مستوى العالمي، إذ نبين هذا الأمر فقط لنبين أن ليس هناك اهتمام بهذه الظاهرة بقدر يكفي معالجتها أو تخفيف منها على الأقل.

ب) أقدمية ظاهرة حوادث المرور

فمثلا في الولايات المتحدة الأمريكية قد بلغت الحوادث عبر الطرق والتي أدت إلى موت الأفراد حوالي 17500 حادثة وهذا حسب إحصائيات 1948 وهذا إن دل على شيء، إنما يدل على قدم هذاه الحوادث وإنما تزداد بتزايد التطور التكنولوجي، والدليل على ذلك أننا أصبحنا نتكلم عن ثلاثة حوادث في كل دقيقة على الأقل (أحمد خالق ص45)كما أشار بعض الراود حادثة مرور حدثت عام 1771 في باريس عن طريق مركبة ذات محرك بخاري اصطدمت بجدار سياج المطل على حديقة باريس ارسنال.

ج) ظاهرة حوادث المرور قضية أمنية

كما يمكن أن نتكلم عن خاصية أخرى تتمتع بها هذه الظاهرة ألا وأنها هي ظاهرة أمنية بالدرجة الأولى والتي تستدعي قلق مختلف الهيئات الأمنية والمنظمات الصحية والعلمية بصفة عامة نظرا لما تخلفه من أضرار اجتماعية، نفسية و اقتصادية و إن كنا نتكلم عن الأمن الاقتصادي لأي دولة، فإن الأمن الاقتصادي يجبرنا نأخذ بعين الاعتبار ما تأخذه الحوادث من طاقة بشرية هائلة سواء أكانت فنية أو غير فغنية هذا بالإضافة إلى نفقات المؤسسات على التأمينات للفرد لسيارة.

د) ظاهرة حوادث المرور ظاهرة مرضية

ولقد بينت الإحصائيات مدى خطورة الموقف والتي قدمت من طرف المنظمة العالمية للصحة OMS أن ما يزيد 700 ألف شخص يموتون سنويا ويصاب 10 إلى 15 مليون آخرين بجروح متفاوتة الخطورة جراء حوادث المرور وأن 10 % من أسيرة المستشفيات في العالم يشغلها المصابون نتيجة لحوادث الطرقات، وتشير المنظمة دائما إلى أن حوادث المرور تصعد من المرتبة التاسعة في 2006 إلى المرتبة الثالثة في سنة 2020 ضمن جدول الأسباب الرئيسية العشرة للوفيات في العالم قبل أمراض القلب، الشرايين، السل، سيدا وحتى الحروب والكوارث وحسب نفس المصدر فإن 90 %

من حوادث المرور القاتلة سجلت في الدول ذات الدخل الضعيف أو المتوسط، حيث أن جل الضحايا يتم من الراجلين و سائقي الدرجات والمسافرين الذين يستعملون وسائل النقل العمومي. إن هذه الإحصائيات المرعبة هي التي دفعتنا ويجب أن تدفعنا إلى الوقوف مليا عندها من أجل دراستها والبحث في أعماقها من أجل الكشف عن حقيقة وطبيعة هذه الظاهرة ويكفي من خلال هذه الإحصائيات أن نبين بأنها مشكلة حقيقية يجب أن نبحث فيها.

وهذا ما دفع المنظمة العالمية للصحة التي تسميه هذه الظاهرة بمرض العصر وتصنفها ضمن الكوارث العالمية الكبرى التي يجب العمل الجاد لاستئصالها أو على الأقل التخفيف من درجة خطورتها. وسعيا منها إلى التحسيس بخطورة كارثة حوادث المرور جعلت هذه المنظمة عنوان عملها سنة 2004 شعار" حوادث المرور ليست قدرا محتوما" الذي كان من بين أبعاده تحسيس الرأي العام العالمي أنها ظاهرة يمكن التحكم فيها والتخفيض من خطورتها شريطة أن تعتمد كل دولة حملة وقائية تتحكم وتتوفر شروط وسائل تنفيذها ميدانيا.

هــ) ظاهرة حوادث المرور ظاهرة تنظيمية

إن خاصية حوادث المرور تختلف عن الغيابات المرضية من حيث عدد الأيام الناتجة حيث أن عدد الأيام الضائعة من جراء حوادث المرور تزيد عن عدد الأيام الناتجة عن الغيابات المرضية وهذا ما يؤثر سلبا على اقتصاد مؤسسة أو أي دولة ، وهذا ما ذكره ديفيس و شاكلتن (1975) حيث كانت الأيام الضائعة من جراء الحوادث في بريطانيا مثلا سنة (1960-1961) حوالي 17 مليون يوم، إذا ما قرن هذا العدد بــ 16 مليون يوم عمل ضائع خلال سنة (1971-1972)بينما معدل الوفيات المترتب عن حوادث المرور فكان بمعدل 7500 حادثا سنويا (بوحفص مباركي، ص208).

و) ظاهرة حوادث المرور ظاهرة سلوكية:

وسنقوم بهذه الدراسة من وجهة النظرة الجشطالتية لتفسير السلوك والتالي ترى بـــأن الســـلوك البشري حتى يمكن دراسته يجب أن نهتم بالمجال السلوكي وما يوجد به من عناصر والذي يتم من خلاله تحديد مفهوم الشخصية في الإنسان الذي له علاقة مباشرة لموضوعنا هذا، إذن لا يمكن فهـــم الســـلوك وبالتالي الشخصية إلا في ضوء المجال الذي فيه هذا السلوك ولا تحركه غرائز أو قوة حيوية كما ذهب إليه أنصار فرويد كما أنه ليس نتيجة للعوامل أو المنبهات الحسية الفيزيولوجية، كما ذهب إليه الســـلوكيون وإنما هو نتيجة للشعور بالتوتر الذي ينشأ من وجود اضطرابات في المجال النفسي أو السلوكي ولـــذلك فنجد أن هناك تفاعل بين الفرد وبيئته المادية والاجتماعية المحيطة به وهو الذي يغير السلوك، كما أن من خلال هذا التفاعل نحدد نمط السلوك الذي يصدره الإنسان.

6 عناصر الحادث المروري:

كل حادث مروري يشمل العناصر الثلاث الآتيات:

6 و جود العنصر الآدمي: و يشمل السائق و الراكب و كدا المشاة.

7 محل الحادث : وهو الطريق الذي تسير عليها المركبة سواء كان معبدا أو غير ذالـــك و نعني به كذالك كل مكان أنجز لسير المركبات أو المشاة أو الحيوانات.

8 الآلة المستعملة: وهي المركبة التي يكون على متنها الركاب أو البضائع و طبعا الســـائق الذي يسوقها.

9 الظروف الفيزيقية: وهي التغيرات الجوية المحتملة وكل ما هو موجود خارجي يمكـــن أن يؤدي إلى حادث مثل عدم ملائمة الطرق وجود زيوت على الطريق ممـــا يـــؤدي 'إلى الانزلاق خروج الحيوانات، تساقط الأحجار.....

7 هندســـة وتصميم الطرق:

في هذا الصدد يذكر هاري سكيتر عدد الحوادث التي تقع خارج الطريق ينخفض بسرعة مـــن طرف الطريق إلى نقطة تبعد عشرة أمتار عن حافة الطريق أما وراء نقطة العشرة أمتـــار فيقـــل عـــدد الحوادث ببطئ ،حسب امتداد جانب الطريق الخالي من العقبات ،ومن الجدير بالـــذكر أن الأوضـــاع الشديدة الخطورة على طول أي طريق هي المنطقة المثلثة ، أي نقطة إفتراق طريقين وتتزايد الخطـــورة إن كان تفرغ هذا الطريق عند أحد الجسور ، وأنسب الحلول المشكلة انفصال الطريق ،استخدام مخفف أثار

الصدمات وهي أجهزة تكون على شكل براميل زيت أو بترين فارغ أو براميل بلاستيكية مليئة بالرمل ، والهدف من ذلك هو بقاء حركة المرور داخل الطريق كلها أن استخدامها في أطراف الطريق من أجل حماية السيارات من الاصطدام بالأجسام الثابتة أو الانزلاق نحو الأرصفة المنحدرة .(عماد الدين سلطان ص 130)

أما عن تصميم الطريق يقول رورلف كانك " إن سلامة المرور في الطريق لا تعتمد فقط على العوامل البشرية ، فمن الحائق الاحصائية يتضح أن معظم الحوادث تحدث نتيجة أخطاء الإنسان وفشله في التصرف أثناءها ولكن في الكثير من الحالات قد يكون لسوء تصميم الطرق وإنشاءها وتجهيزه ، بالمعدات الأثر السيئ على سلامة المرور.

ويجب أن نأخذ بعين الاعتبار تصميم إنشاء الطريق بالمناطق الخارجية موجها بصفة رئيسية حسب الحالات الديناميكية القيادة ، أو قوتها بينما يكون بالطريق المحلية بالتشديد على الحد الأدنى من متطلبات هندسة القيادة ومن ناحية أخرى تمثل الطرق الضيقة نسبة عالية من مخاطر السلامة نسبيا فكلما كان طريق العربة عريضا كان ذلك أفضل ، في تصميم المنعطفات ، فيجب إستعمال خط منحني بكل حذر ، كما أن المسافات النظر لها أهميتها الخاصة بالنسبة لسلامة الطريق ". (نفس المرجع السابق ص 133)

8 النظريات التي تفسر حوادث المرور:

نتعرض في الجزء التالي لبعض النظريات أو الأطر النظرية المفسرة للحوادث عموما، بما فيها حوادث السيارات، فمعظم هذه النظريات قدمت في إطار الأمن الصناعي بشكل أساسي وما يترتب عليه بعد ذلك من تطبيقات في مجالات أخرى مثل الحوادث المرورية وغيرها.

8-1)–نظرية الميل لاستهداف الحوادث: Accident Proneness Theory:

ترى هذه النظرية أن الأشخاص المستهدفين للحوادث ،الذين يرتكبون الحوادث بصورة متكررة، هم الذين لديهم خصائص وراثية تؤدي بهم إلى الوقوع في الحوادث، وقد يكون ذلك لإشباع الدوافع داخل الفرد .(د عبد الرحمن العيسوي ص 124)

ولكن لا يمكن الإعتبار المطلق بأن إستهداف الحوادث سمات وراثيه ،فلقد دلت عدة تجارب بأن توزيع الحوادث بين جمهور العمال توضح أن غالية الحوادث تكون في يد قلة ليس إلا ضرورة رياضية ، وإذا الوقوع في الحوادث شيء وراثي فبماذا نفسر وقوع عمال لديهم تكوين سليم في حوادث العمل بصفة متكررة . كما أن هناك تفسيرا آخر لهذه النظرية وهي من أقدم النظريات السيكولوجية التي وضعت لتفسير مستهدفي الحوادث **Accident porne**. والسبب في ذلك أن هؤلاء الأشخاص لديهم

استعداد نفسي وفسيولوجي ثابت إلى حد ما يجعلهم معرضين لارتكاب الحوادث وإقحام أنفسه في مختلف أشكال السلوك الخطير.وربما يكون ذلك لاشباع بعض الدوافع في داخل الفرد نفسه (عبد الرحمن العيسوي، ص402) .

ويعتقد بعض الباحثين أن هناك نمطا من الشخصية يعد مهيئا أكثر من غيره للوقوع في الحوادث. فأصحاب هذا النمط يتسمون بأنهم عدوانيون نحو الإدارة ولديهم تاريخ مهني سيء (فصل – تغيب – انقطاع) وأكثر قلقا وأقل ثباتا انفعاليا، كما أنهم يعانون من سوء توافق يعد مسؤولا عن إحساسهم بالمسؤولية الإجتماعية.

وقد يكون دافعهم للتورط المتكرر في الحوادث هو رغبتهم في تورط الآخرين باتخاذ قرارات مفاجئة مندفعة ومصحوبة بعدوانية شديدة موجهة للأشخاص مرتفعي مستوى الأداء في المؤسسة الصناعية (عبد المنعم محمود، 199).

كما يتسم أفراد هذا النمط المستهدف للحوادث بدرجة أعلى من التوتر الإنفعالي والإكتئاب والإحجام عن اقتحام المجالات الإجتماعية والفشل في التعبير عن النفس كما .

2-8) نظرية الحرية والأهداف واليقظة : The Goals – Freedom - Theory Alterness

تقوم هده النظرية على أساس أن البيئة السيئة من الناحية النفسية هي السبب الوحيد فهذا تشجيع للوقوع في الحوادث ناتج عن سلوك خاطئ ونقصد بالبيئة السيكولوجية مثل تلقي عاملا مكافئة على عملية أو ترقية تنقلية فكلما كان سلوك العامل في هذه الحالة أي في هذا المناخ يتوفر على الراحة السيكولوجية والاقتصادية كما كان سلوكه خاليا من الحوادث ، لأن العامل في هذه الحالة يضع أهداف بعيدة المدى والأهداف القريبة المدى وهذه الأهداف لا يمكن تحقيقها إلا إذا توفرت لدى العامل حرية التعبير وحرية الابتكار ... إلخ ،وبالتالي هذا النشاط يخلق نوع من اليقظة والحيطة .(د عبد الرحمن العيسوي ص 126)

إلا أن هذه النظرية لم تفسر كيف يكون للعامل أهداف وهل هي شخصية أم عامة تحت أهداف المؤسسة لأنه يمكن أن تكون أهداف المؤسسة متعارضة مع الأهداف الشخصية ،لأنه يمكن أن تكون أهداف المؤسسة متعارضة مع الأهداف الشخصية ،إضافة إلا أننا نجد بعض العمال في مؤسسات ملائمة وجيدة يقعون في حوادث العمل. كما تفترض هذه النظرية أن الحادثة عبارة عن سلوك عملي رديء، أي إنها تنتج عن بعض أشكال السلوك السيئ الذي يحدث في بيئة سيكولوجية غير مواتبة أو غير

مشجعة، حيث لا يلتقي العامل المكافأة على عمله، فكلما كان المناخ الصناعي فيه وفرة من الفرص السيكولوجية والإقتصادية كان سلوك العامل خاليا من الحوادث، فالمناخ السيكولوجي الصحي الذي يوفر للعامل المكافأة والجزاء على ما يبذل من جهد يجب أن يوفر للعامل فرصة وضع الأهداف بعيدة المدى والأهداف القريبة على أن يكون في الإمكان تحقيق هذه الأهداف. فينبغي أن يكون العـــامل قادرا على إشارة بعض الموضوعات وعلى المساهمة في وضع الحلول لها.. ومثل هذه الفرصة تقود إلى تكوين عادة اليقظة **Alterness** وجودة الإنتاج، فالظروف السيكولوجية و الإقتصادية تشجع العامل على اليقظة والإنتباه والحيطة والحذر.

وهناك دلائل واقعية Empirical كشفت عنها نتائج الدراسات التي أجريت على المناخ السيكولوجي والحوادث لتعضد نظرية اليقظة وتبرز أثرها فـــي الوقاية من حوادث العمل بوجأه عام وحوادث المرور على وجه الخصوص (عبد الرحمن العيسوي، ص 403).

3-8) نظرية الضغط والتكيف : The Adjustment Stress Theory

تقوم هذه النظرية ،على أن العامل الذي يقع تحت ظروف الضغط والتوتر يكون اكثر عرضة للوقوع في الحوادث عن العامل المتحرر من الضغط وأن التكيف العادي لضغوط الناتجة عن عوامل فيزيقية آنية مثل الحرارة والإضاءة ...الخ ،تؤدي إلى انخفاض في تكرار الحوادث.(نفس المرجع السابق ص 410) و يمكن أن نقول بأن هذه النظرية تتفق مع نظرية الأهداف والحرية واليقظة في التأكيد على أهمية بيئة العمل ومناخ العمل كعامل محدد للوقوع في الحوادث. وطبقا لهذه النظرية، فإن العامل الذي يقع تحت ظـــروف الضغط والتوتر يكون أكثر عرضـــة للتورط في الحوادث مقارنة بالعامل المتحـــرر من الضغوط والتوترات (العيســــوي، ص 403).

وإذا ما انتقلنا بمفهوم الضغوط خارج نطاق العمل إلى المترل والشارع وإلى مختلف مواقف ومجالات التفاعل الإجتماعي بين الأفراد، فسنجد أن تطبيق هذه النظرية على حوادث السيارات أمر ممكن، فأية ضغوط أو توترات يتعرض لها قائد السيارة من شأنها أن تؤثر عليه تأثيرا سلبيا مما يؤدي بهم إلى التورط في الحوادث بمختلف أشكالها.

ورغـــم ذلك فإن الفرض الأساسي للنظرية يتسم بقـــدر من الإتســـاع والعمومية، فالضغوط لها آثار سلبية عديـــدة على صحة الإنســـان الجسمية والنفسية ولا يقصر الأمر عند حدود التورط في الحـــوادث (جمعة يوسف ص 193).

4-8) نظرية التحليل النفسي : Psycho – annlysis Theory

قدم فرويد S. Freud نظرية عامة في إرتقـــاء الشخصية وطبقها في مجالات عديدة للسلوك الإنساني، فافترض أن الارتقاء عملية ديناميكية تتضمن صراعا بين الرغبات الغريزية للفرد ومطالب المجتمع. وذهب إلى أن هناك ثلاثة أبنية للشخصية هي الهو والأنا والأنا الأعلى . ويمثل البنيان البدائي ومستودع الرغبات الغريزية للفرد، وهو الجانب الوحيد للشخصية عند الولادة، ويسعى إلى الإشباع الفوري للحاجات والرغبات ولكن المجتمع لا يرضى عن ذلك. ويقوم الوالدان في البداية بدور الضبط الذي لا يملكه الوليد بعد. ومع ظهور الأنا تنمو لدى الطفل وسائل الضبط الذاتي. وفي البداية يتعامل الأنا مع الصراع بين مطالب الهو، ومطالب الوالدين ونماذج السلطة، فيحاول إيجاد الحلول وفي نفس الوقت عدم الخروج عن نواهي الوالدين ،ويستعين في ذلك بالميكانيزمات الدافعية التي تضبط جموح الهو إلى أن يمكن إرضاء رغباته بطرق مقبولة إجتماعيا. ويشمل البنيان الثالث (الأنا الأعلى) القيم والنواهي الخلقية فيقترب من مفهوم الضمير. ومع الأنا الأعلى يتحول إلى الذات الكثير من وظائف الضبط الوالدية والمجتمعية، فيصبح اتباع قواعد المجتمع نتيجة لرغبة في تجنب الشعور بالذنب أكثر من أن تكون نتيجة الخوف من عقاب خارجي. وقد اعتمد فرويد أن ارتقاء هذه المكونات للشخصية ينتظم بواسطة توقيت داخلي نتيجة تغيرات بيولوجية في أجزاء الجسم التي تخدم كمصادر أولية للإشباع الجنسي، وأكد فرويد أن العوامل اللاشعورية هي التي لها الإسهام الأكبر في ارتقاء الشخصية (لويس ملكية، ص، 29-30).

في إطار هذا الإطار قدم فرويد عدة تفسيرات نظرية للحوادث منها أن الحوادث إنما هي أفعال مقصودة لا شعوريا تشبه الهفوات. ومثـــال ذلك الصراع الذي نشأ بين سائـــق إحدى السيارات وزوجته وأدى إلى أن صدم السائق صخرة في طريقة، وهي بمثابة رمز أو مثال لزوجته التي ترغب في طلاقها ويريد أن يتخلص وفعلا تلا هذه الحادثة وفاة الزوجة.

ويفترض فرويد أن الإصابة الجسدية إنما هي عدوان لا شعوري موجه للذات، وأن معظم الحوادث تعبير عن صراعات عصابية وأن عقاب الذات هو أحد المركبـــات التي تستنـــد عليها سببيـــة الحوادث (عباس عوض، ص 31).

ويفترض فرويد كذلك أن سبب معظم الحوادث إنما هو الدافعية اللاشعورية Unconscious Motivation. فبعض الحوادث تقع نتيجة للإحساس بالذنب والشعور بالاضطهاد والتمرد على السلطة الأبوية وسلطة الأبوية العمل وكذلك الغيظ والحقد....الخ (المرجع السابق، ص 32).

ورغم أن نظرية التحليل النفسي عموما قد نالت استحسان العديد من الباحثين في بداياتها المبكرة فإنها سرعان ما واجهت انتقادات عديدة سواء في منهجها أو أساليبها البحثية أو صدق فروضها أو

مفاهيمها مما قلل من قيمتها إلى درجة كبيرة. وينطبق ذلك تماما على تفسيرات النظرية الخاصة بالحوادث. فلا توجد دلائل تجريبية على صدق ما ذهب إليه فرويد، فضلا عن عمومية التفسيرات وتطبيقها في مجالات عديدة لا يوجد رابط فيما بينها.

5-8) النظرية التجريبية : Experimental Theory

تفترض هذه النظرية أن للحوادث أسبابا كثيرة وعديدة، فالسائق مثلا يكون تحت تأثير متغيرات عديدة، فالمركبات والمارة وقواعد المرور كلها مؤثرات لها أثرها على الوظائف النفسية للسائق (مثل الإدراك الحسي والتذكير والتفكير...الخ)، والسائق مثله مثل العامل الذي يقع تحت تأثيرات متعددة، وإذا كانت هناك أسباب متعددة للحوادث فإن لها أيضـــا أهدافا متعددة، فقد يكون الدافع لها الرغبة في الحصول،على تعويض مـــادي أو الرغبة في جذب الاهتمام، أو تخفيف المسؤولية عن نفسه (عباس عوض، ص 32).

والواقع أن هذه النظرية تتسم بالمعالجة الجزئية لظاهرة حوادث العمل عموما، فلا يوجد خلفها أساس نظري يميزها عن غيرها من النظريات الأخرى. فأي نظرية من النظريات لابد أن تفترض عوامل سببية محددة تقف خلف الظاهرة موضوع الإهتمام .

هذا فضلا عن أن بعض الباحثين مثـــل دارت Dart ومـــاكتري Mekenzie إنتقد إمكان تفسير الحوادث على أساس أسبـــاب مستقلة عن بعضها البعض، حيث لابد من الوقوف على التفاعل فيما بين هذه الأسباب (محمد الحربي، ص 31).

9 تعليق على النظرات المفسرة للحوادث :

تناولنا في الجزء السابق بعض النظريات التي قدمت تفسيرات لحوادث العمل في المجال الصناعي عموما وفي مجال حوادث المرور على وجه الخصوص. ويلاحظ على هذه النظريات مجتمعة أنها تتسم يقدر من العمومية ولا توجد دلائل كافية على صدق فروضها، فالدلائل المتوفرة متعارضة، وهذا الاستخلاص ينطبق على نظرية الاستهداف للحوادث والنظرية التجريبية. كما أن نظرية التحليل النفسي تفتقر إلى الدلائل التجريبية على صدق فروضها. وأخيرا فإن نظرتي الأهداف والحركة واليقظة، والتكيف مـــع الضغوط تقتربان من نظرية التحليل النفسي في عمومية الفروض التي قدمتها كل منهما واتساع نطاقها بحيث أنها لا تنطق فقط على ظاهرة الحوادث أو حوادث السيارات.

لذلك ففائدة هذه النظريات في مجال الحوادث أو حوادث السيارات محدودة إلى درجة كبيرة وفائدتها في تناول ظاهرة حوادث السيارات ضئيلة، ومن ثم اتجه بعض الباحثين إلى وضع نماذج سببية نوعية وأكثر

إجرائية لتناول الأسباب التي تؤدي إلى حوادث السيارات على وجه الخصوص وهو ما نعرض له في الجزء التالي.

ثالثا : بعض النماذج المفسرة لحوادث المرور :

تعرض في هذا الجزء التالي لأربعة نماذج تفسيرية لحوادث المرور، الأول قدمه كوسبر وموزركسي، والتالي لدارت وماكتري، والثالث لسبولاندر، والرابع محاولة تفسيرية الحوادث الصغار يقدحها مميزا الباحثون الحاليون وقد أفردا جزءا خاصا بنماذج الحوادث مميزا عم النظريات على أساس أن الأخيرة كانت في معظمها أطرأ نظرية على مفسرة للحوادث عموما، بينما ركزت النماذج الأخرى على تفسير حوادث السيارات على وجه الخصوص.

1) النموذج السلوكي- المعرفي للقيادة مرتفعة الخطورة :

افترض كوسبر وموزركسي، Cosper & Mozarasky عام 1968 أن شرب الكحول وقيادة السيارات يرتبطن فيما بينهم ارتباطا وظيفيا. فأشكال السلوك هذه يمكن التنبؤ بحدوثها معا في أوقات وأماكن معينة أكثر من غيرها ويقوم بها بعض فئات من الأفراد أكثر من غيرهم، وافترض الباحثان على أساس ذلك أنه غالبا ما يكون كل من شرب الكحول وقيادة السيارات تعبيرا عن حالات نفسية متشابهة ترتبط بالتوتر والقلق وتؤثر على الكفاءة الشخصية Personl Comtetence والقوة Power.

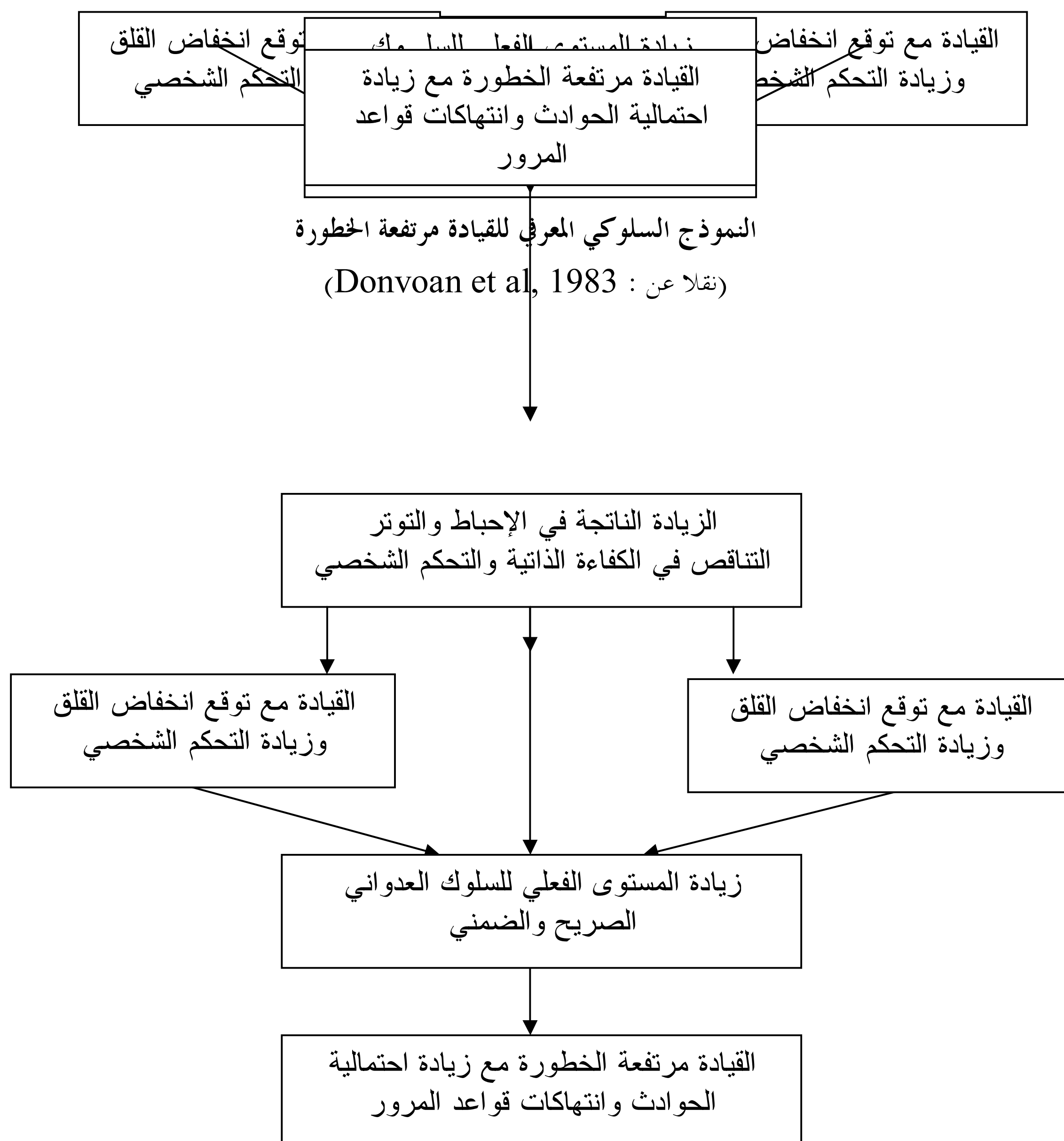
وافترضت الدراسات بعد ذلك أن هناك علاقة متسقة بين سلوك شرب الكحول وسمات الشخصية والضغوط الإنفعالية الحادة والإتجاهات المرتبطة بالقيادة ووجود مهارات المواجهة الملائمة.

ويبين الشكل التالي رقم (6) النموذج السلوكي المعرفي والمقترح كمحاولة لدمج هذه المجموعة المرتبطة من العوامل والقيادة مرتفعة في إطار منظور تفاعلي Interactional Perspective. وهذا النموذج يقوم على أساس النموذج الذي قدمه مارلات Marlatt في عام 1976 ومارلات ودونوفان Marlatt & Donovan في عام 1982 بخصوص معدلات شرب الكحول. (Donovanet ,p 124).

وكما لاحظ تايلمان Tillman فإن مثل هؤلاء الأفراد يحاولون التعبير عن إدراكهم الوهمي لبراعتهم في إطار محيط القيادة، بالإضافة إلى الإسهام المباشر لأساليب القيادة هذه في زيادة المخاطر

والتأثير المباشر للإستغراق المتزامن والغفلة Inattention، فإن أسلوب للقيادة مرتفع الخطورة مع احتمال متزايد لانتهاكات المرور وارتكاب الحوادث المرورية (Donovanet p 128).

والملاحظة الجوهرية للنموذج السابق الذي قدمه كوسبر وموزركسي أنه يتأثر تأثيرا مباشر بثقلفة الباحثين الغربية وواقعها الفعلي القائم على إباحية شرب الكحوليات وما يترتب عليه من آثار سلبية (وبخاصة في حالة الشرب أثناء القيادة) تتمثل في انتهاكات المرور وحوادث السيارات، لذلك فإنه من الصعب تطبيق هذا النموذج على المجتمع السعودي بثقافته الإسلامية المحافظة.



النموذج السلوكي المعرفي للقيادة مرتفعة الخطورة

(نقلا عن : Donvoan et al, 1983)

2) نموذج دارت وماكتري :

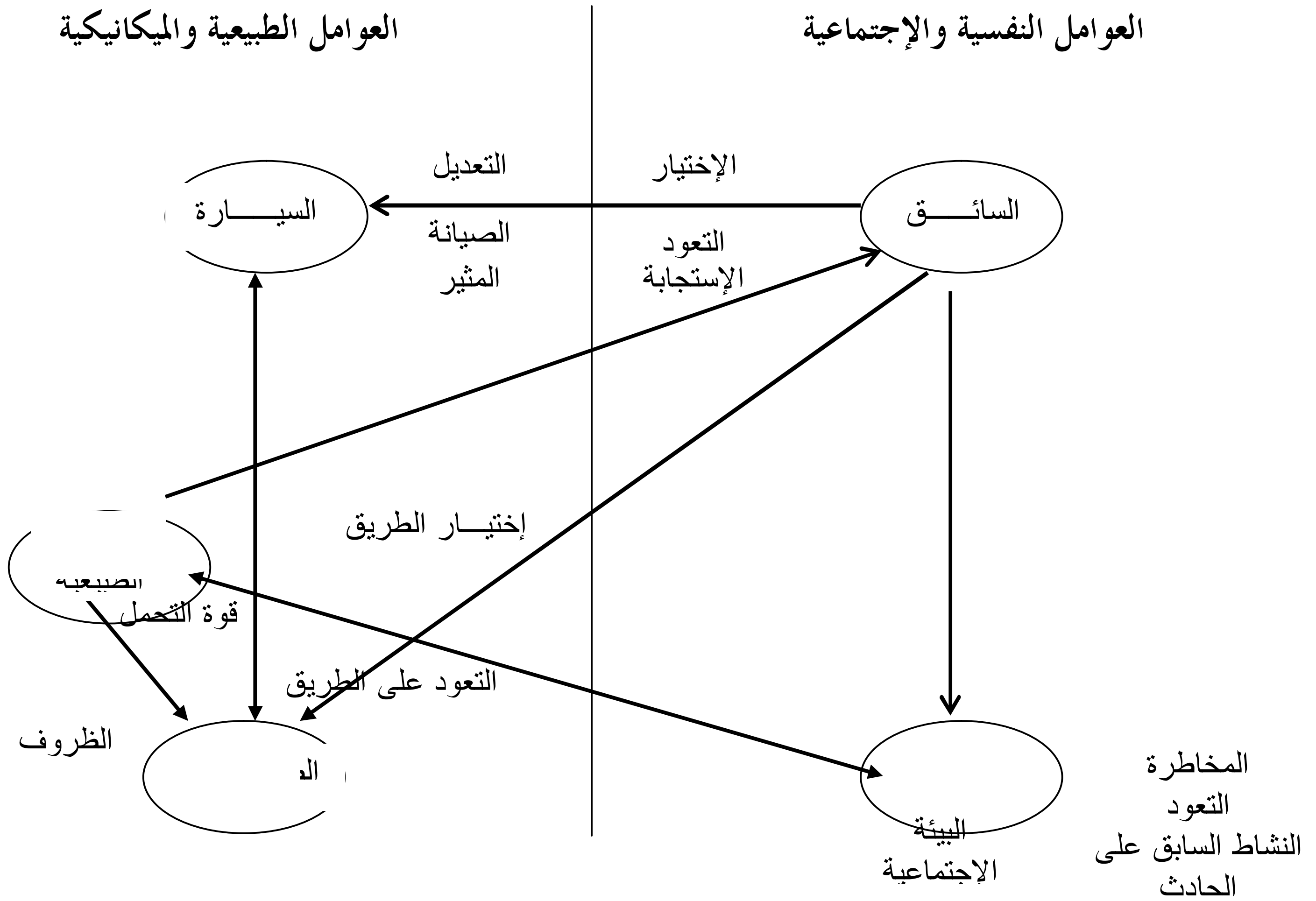
قدم دارت وماكنزي Dart & Maekenzie عام 1983 م نموذجا لتفسير حوادث السيارات مفترضين وجود فئتين لأساسيتين من العوامل التي تساهم بصورة تعاطفية في وقوع الحوادث وهما العوامل النفسية والإجتماعية والعوامل الطبيعية والميكانيكية وذلك طبقا للشكل التالي رقم (7) (محمد الحربي، ص 31).

فالشخص الذي يصل إلى أقصى خطورة لارتكاب الحوادث هو شاب صغير يتصف بمستوى مرتفع من العداوة التي تقف خلف سلوكه واستعداد عدواني وشرب الكحول بكثرة وكميات كبيرة، ولديه قصور في المهارات الاجتماعية Social Skills اللازمة للتعبير الملائم عن الغضب Anger ومواجهة الضغوط والإحباط أو الإكتئاب، وعندما يواجه مثل هذا الفرد بضغوط إنفعالية حادة (مثل الصراع بينه وبين شخص آخر) فلن تكون لديه المهارات الضرورية للتغلب الملائم على الموقف المرسب Precipitating والآثار السلبية الناتجة، وهذا يؤدي إلى حل غير مرض للموقف الضاغط،وافترض سيليس Sells أنه إذا ما طلب من الفرد أن يستجيب في موقف ضاغط و لم تتح له الإستجابة الملائمة فسوف يعاني من الضغوط كفقدان التحكم الشخصي، وبخاصة إذا كانت نتائج عدم الإستجابة مهمة بشكل معين للفرد، ويؤدي التناقض في إدراك التحكم الشخصي والكفاءة الذاتية إلى زيادة في مستوى الضغوط والقلق والعداوة والعجز Helplesness فضلا عن نقص تقدير الذات والدافعية للتحكم في السلوك.

وبالنسبة لمثل هذا الفرد تكون إمكانية شرب الخمور أو ارتكاب حوادث السيارات وسائل بديلة، على الرغم من أنها ليست وسائل مناسبة للتعامل مع مشاعره الداخلية في غياب التعبيرات الإنفعالية التي تحقق التكيف الأفضل، ومن خلال عمليات النمذجة Modelling للأقران، والخبرات السابقة لكل من شرب الكحول وقيادة السيارات والتعرض لإعلانات وسائل الإعلام، فإن هؤلاء الأفراد يظهرون توقعات معرفية بأن من شرب الكحول وقيادة السيارات فعال في تقليل التوتر والحالات المزاجية السلبية الأخرى فضلا عن توقع زيادة مشاعر القوة الشخصية Personal Power والبراعة Mastery والتحكم، ومن ثم فإن احتمالية شرب الكحول وقيادة السيارات تتزايد معـــا.

وعلى الرغم من الفائدة الوظيفية الظاهرة لكل من شرب الكحول وقيادة السيارات في ظل بعض الظهور التي تتطلب الوصول إلى معنى التحكم، فإن النتائج السلوكية الفعلية لهذه الأفعال تبدو عكس مقصدها الأصلي، فالتحكم الذي يتم الحصول عليه يكون خادعا أكثر من كزنه فعليا. فالكحول يؤدي إلى زيادة مستوى العداوة الضمني Covert Hostility والعدوان الصريح Overt Hostility

فضلا عن حالات الإهتياج Dysphoric وهذه المشاعر والإندفاعيات تترجم إلى عدوان مرتبط بقيادة السيارات وسرعة تنافسية ومخاطرة Risk- Taking وسلوك البحث عن الإثارة وأسلوب التهـــور Daredevil style.



شكل رقم (7)

نموذج دارت وماكتري لتفسير حوادث السيارات (نقلا عن : محمد الحربي، 1998، ص 31)

ورغم أن لا يوجد خلاف على أهمية العوامل التي يمثلها الشكل السابق، فإن دارت وماكتري ينتقدان تفسير الحوادث على أساس أحد هذه العناصر مستقلا عن العناصر الأخرى لأن التفاعل فيما بينها هو الأساس الذي ينبغي الإهتمام به. وتتعدد هاتان الفئتان من العومل من النحو التالـــي :

أ) العوامل النفسية والإجتماعية :

إفترض دارت وماكتري أن هناك العديد من العوامل النفسية والإجتماعية التي ترجع للإنسان نفسه وتؤدي للوقوع في الحوادث مثل الإدمان وخصوصا إدمان الكحوليات ومختلف أشكال الإضطرابات النفسية التي يكون لها دور في الميول الإنتحارية. كما أن حالة السائق النفسية أثناء وقوع الحادث تعد مؤشرا مهما لتفسير سبب الحادث مثل: مشاعر، الحزن الإكتئاب أو الفرح والسعادة التي يكون عليها السائقون أثناء القيادة والسمات الديمغرافية التي تمثل البيئة الإجتماعية. هذا فضلا عن العديد من العوامل الأخرى مثل المخاطرة والتعود....الخ.

ب) العوامل الطبيعية والميكانيكية :

وتشمل عدة متغيرات منها: السيارة ومدى صيانتها والخلل الذي يوجد بها مع مراعاة أن قائد السيارة هو المسؤول عن هذا الخلل إن لم يكن مفاجئا له. وكذلك الكفاءة الهندسية للطريق الذي يسير عليه السيارة، ومختلف الظروف البيئية الطبيعية مثل الظلام وظروف الطقس المختلطة عبر فصول السنة.

وأشار الباحثان إلى وجود ثلاثة أنماط أساسية للقيادة وهي كما يلي:

أ- النمط المخاطر: risky

وتتميز سلوكياته في القيادة بالسرعة، وشرب الخمور والنظر إلى القيادة كنوع من التعبير عن الرجولة والشجاعة. ويرتبط هذا النوع السلوكي في القيادة بأنماط سلوكية في غير مجالات قيادة السيارات تتميز بالمخاطر.

ب- النمط القليل الكفاءة : Inadequate Performance

وترتبط الحوادث لذى صاحب هذا النمط بعدم الخبرة وقلة المهارة في مواجهة المواقف المفاجئة. وتشكل بسبة هذا النمط 20% من إجمالي المبحوثين الذين تمت دراستهم .

ت- نمط سريع الإنهيار النفسي: Psycholgical Breakdown

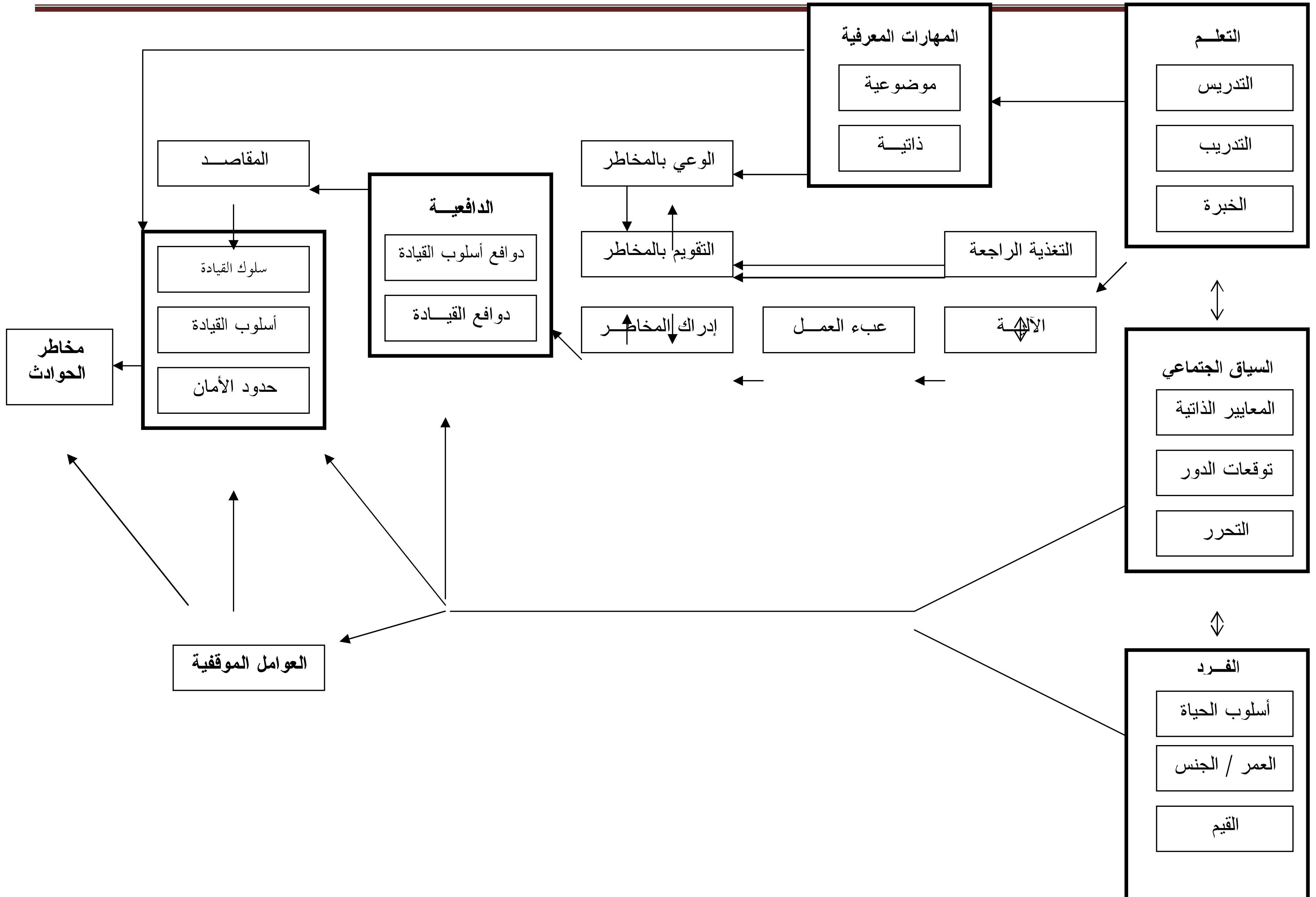
ويتم أصحاب هذا النمط بحدوث أنهيار نفسي يتمثل في التوقف المفاجئ في التفكير عن مواجهة المواقف الطارئة. كما أن البعض ربما يصاب بالنوم المفاجئ عند الإرهاق (محمد الحربي، ص 48-49).

ورغم ما قدمه دارت وماكتري في تفسيرهما للحوادث لا يعد جديدا، حيث أكد معظم الباحثين أهمية هذه العوامل في إطار تفاعلي (كما سبق أن أشرنا) يتيح الفرصة للتعامل الشامل مع هذه الظاهرة. لكن يعاب عن هذا النموذج تركيزه عن العوامل المرضية مثل الإدمان وشرب الكحول والإنتحار وتقليله من أهمية العديد من متغيرات النفسية والإجتماعية الأخرى مثل العومل التي سيتم تناولها في إطار الدراسة الحالية.

3) نموذج سبولاندر Spolander لقيادة صغار السن :

قدم سبولاندر عام 1983 هذا النموذج الذي أطلق عليه النموذخ خطر الحوادث Accident risk model لوصف كيفية تأثر خطر وقوع السارقين الصغار في الحوادث بفكرتهم عن قدرتهم الخاصة وخبراتهم ومهاراتهم القيادية وأسلوب القيادة لديهم. وقد وضع هذا النموذج بناء على نتائج عدد من الدراسات التي أجريت في المعهد الوطني السويدي للأبحاث الطرق والنقل حول عدد من القضايا من أهمها آراء صغار السن في قدراتهم الخاصة بقيادة السيارات (Spolander،p 254).

ويوضح الشكل التالي رقم (8) هذا النموذج الذي يظهر فيه تعقد العمليات أو العوامل التي تؤثر في سلوك قيادة صغار السن وتنوعها، ولكنه يبرز أهمية مكونين مهمين هما عملية التعلم والظروف النفسية الإجتماعية التي تلازم الفرد أثناء قيادة السيارة.


التعلــم
التدريس
التدريب
الخبرة
المهارات المعرفية
موضوعية
ذاتيـــة
الوعي بالمخاطر
التقويم بالمخاطر
إدراك المخاطــر
التغذية الراجعة
عبء العمــل
الآلـــة
الدافعيـــة
دوافع أسلوب القيادة
دوافع القيـــادة
المقاصـــد
سلوك القيادة
أسلوب القيادة
حدود الأمان
مخاطر الحوادث
السياق الجتماعي
المعايير الذاتية
توقعات الدور
التحرر
الفــرد
أسلوب الحياة
العمر / الجنس
القيم
العوامل الموقفية

شكل رقم(8)

نموذج سبولاندر لقيادة صغار السن

الشخصية

أ) **تعليم القيادة المتكامل** : **Integrated Driver Education**

نظرا لأهمية عملية التعلم في هذا النموذج فقد قام الباحثون بتعليم (1000) شخـــص من صغار السن قيادة السيارات من خلال برنامج اعتبر أفضل برنامج لتعليم القيادة في وقته، وتكون هذا البرنامج من عدة جلسات في مدارس تعليم القيادة يعقبها تدريبات خاصة على القيادة يعقبها تدريبات خاصة على القيادة يقوم بها السائق وفق تعليمات يأخذها للمدرسة، وتم التوظيف مشركة الأهل للسائق في مناسبات متنوعة. كما تم توظيف بعض الجلسات في المدرسة لتعليم السائق كيفية السيطرة على بعض المواقف الحرجة وأسلوب مواجهتها.

وعلى كل حال، لقد تم إكتشاف أن هذه الطريقة لم تأتي نتائج التي كان فريق البحث ينشدها. لقد اتضح عند مقارنة أداء المقارنة التجريبية (التي تلقت تدريب بمجموعة الضابطة أن الأولى كانت أفضل من عدم تعرضها للحوادث، واكن كان هذا بعد السنة الأولى من أخذ رخصة القيادة. أما في السنة الأولى فقد كانت المجموعة الضابطة أقل في نسبة الحوادث من المجموعة التجريبية. أي كان هناك نوع من التأخر في الأثر بالنسبة للمجموعة التجريبية وهو ما صعب تفسيره على الباحثين).

ب) صغار السن أكثر تعرضا للحوادث :

أكد الباحثون في الدراسات التي ركزت أن عملية التعلم Learning Process معرفة الأسباب التي تجعل سائق السيارات من صغار السن يبالغون في قدراتهم والطريق التي تجعل هذه المبالغة تؤدي إلى احتياجات أمنية غير مناسبة، ثم كيف يمكن تصحيح هذا الوضع من خلال التعليم. هذا الأمر يتعلق بجعل الطلاب يدركون عجزهم ومحدودية قدراتهم، وجعلهم يدركون مواطن ضعف العديلة Shortcomimgs والتي من أهمها : صعوبة الإدراك مخاطر القيادة.

ولقد أوضحت دراسة عن المبالغة في مهارات القيادة بين صغار السن من السائقين التي تمت على مجموعتين من الطلاب تلقت كل مجموعة منهما نمط تعليم مختلفة في قيادة السيارات. وكان الهدف معرفة مدى كفاءة أسلوب التعليم التقليدي مقارنة بالأسلوب الحديث في السيطرة عن طريق إيقاف السيارات وتجنب المواقف الخطرة الناشئة من وجود طرق شديدة الإنزلاق، وأوضحت النتائج أن الطلاب الذين أعطوا التدريبات على مهارات القيادة أظهروا مبالغة أكبر في

قدراتهم، وأنهم على الرغم من هذا التدريب لم يظهروا مهارات أفضل في السيطرة على الموقف الطارئ مقارنة بالطلاب الآخرين الذين خضعوا للأسلوب التقليدي في تعليم القيادة.

وفي دراسة أخرى تم تعليم الطلاب كيفية إدراك الفائدة من القيادة وفق أفضل شروط السلامة بأسلوب تطبيقي، وقد تم تطبيق نفس الأسلوب مع مجموعة أخرى ممن تعد قيادة السيارات مهنة بالنسبة لهم بلغ عددهم 900 سائق من شركة الإتصالات الكندية وكانت نتيجة الدراسة أن المجموعتين انخفض لديها خطر الحوادث بمقدار الثلث.

ج) أسلوب الحياة والحوادث : Lifestyle and Accidents

تم في بداية التسعينات تبني توجه آخر في البحث في القيادة صغار السن وذلك بالتركيز على العلاقة بين أسلوب الحياة وخطر الحوادث. وقد كشفت نتائج عدد من الدراسات في هذا الجانب وجود علاقة واضحة بين خطر الحوادث وأسلوب الحياة بحيث أمكن تحديد المجموعة الأكثر تعرضا لخطر الحوادث والمجموعة الأقل تعرضا من خلال تحديد نمط الحياة لأولئك السائقين.

وهذا المنحى دراسة الخلفية الثقافية والعوامل النفسية والإجتماعية تم تطويره حتى أصبح يتضمن الطرق التي يحاول سائقوا السيارات من صغار السن أن يعبروا بها عن حاجاتهم ودوافعهم من خلال قيادتهم للسيارات، وهذه بدورها تؤثر على أسلوب القيادة لديهم ومدى تورطهم في الحوادث. والنتائج هنا تشير إلى وجود ذلك العلاقة. أي أن الدوافع تؤثر على أسلوب القيادة الذي يؤثر بدوره على الشروط في الحوادث.

د) التلاميذ يتعلمون القيادة في أعمار السادسة عشر : 16- Year- Old As Driving Pupils

من أهداف المشروع البحثي الحالي محاولة تقويم أثر تخفيض السن القانونيـــة لتعليم القيادة إلى 16 سنة الذي أعلن عنه في العام 1993 م مع الإبقاء على قانون إعطاء قانون الرخصة في السن 18 سنة. ولقد كان الهدف من هذا التغيير إعطاء السائقين فرصة الحصول على خبرة أكثر تحت إشراف معلمين قبل أن يقودوا السيارة منفردين، وذلك لقناعة الخبراء بأن الخبرة في القيادة تلعب دورا كبيرا في إيجاد سائق السيارة الحريص Sak Driver. والأمل أن يؤددي تخفيض السن القانوني لتعليم القيادة في حكم العادة، كذلك فإن الوعي Awanrenss والإدراك

الصحيح سوف ينمو إضافة إلى القدرة على التفاعل السليم مع مستخدمي الطريق ستتحسن. (p Spolander،256).

ولقد قام الباحثون بمتابعة الأسلوب الذي يتبعه صغار السن في توظيف نظام التعليم المروري وكيفية قيامهم بالتمارين، وعدد الحوادث التي يتورطون فيها أثناء التمارين وغير ذلك من التصرفات إضافة إلى قياس تأثير الخبرة على السلوك السائق ومدى تورطه في الحوادث بعد استلام رخصة القيادة، وأوضحت النتائج أن التلاميذ الذين اختاروا أن يبدأو تعلم القيادة مبكرا قد حصلوا على تدريبات تعادل 3-4 أضعاف غيرهم وأن أغلبهم كان يمارس التمارين بنفسه وأنهم يتركون الحضور في مدارس تعليم قيادة السيارات حتى يحين موعد حصولهم على رخصة القيادة، ولوحظ عدم زيادة حوادث القيادة لدى هؤلاء الشباب أثناء قيامهم بالتمارين بعد تخفيض السن القانونية لتعلم القيادة.

هــ) عملية التدريب مدى الحياة Lifelong Trining Process

في الحقيقة أن التعليم لمستخدمي الطريق وسائقي السيارة يبدأ في مرحلة مبكرة قبل سن 16 سنة كما يقول جرجيرسين من المعهد الوطني السويدي لأبحاث الطرق والمواصلات. وقد أجريت دراسات عديدة على دور المدارس في هذا الشأن. واحد الإفتراضات أن قيمنا الأولية مهمة في تشكيل سلوكنا كسائقين، مثلا، إذا أردنا أن نحافظ على البيئة فإننا لابد أن نغير من طريقة استخدامنا للسيارة.

في مدينة أريــوقا Arboqaw نظم مشروع سمي " المستقبل على الطريق On The Future Way " واشتمل على برنامج تعليمي للطلاب السنة الأولى متوسط حتى نهاية المرحلة الثانوية وتضمن 120 ساعة من التعليم المروري. وكان هذا المشروع واسع النطاق وهدف إلى تكوين اتجاهات مناسبة نحو السيارة والمرور والنقل بصفة عامة. وبالإضافة إلى هذه المكونات التقليدية، تضمن البرنامج دروس حول المرور والبيئة والصحة والإقتصاد والمجتمع...الخ.

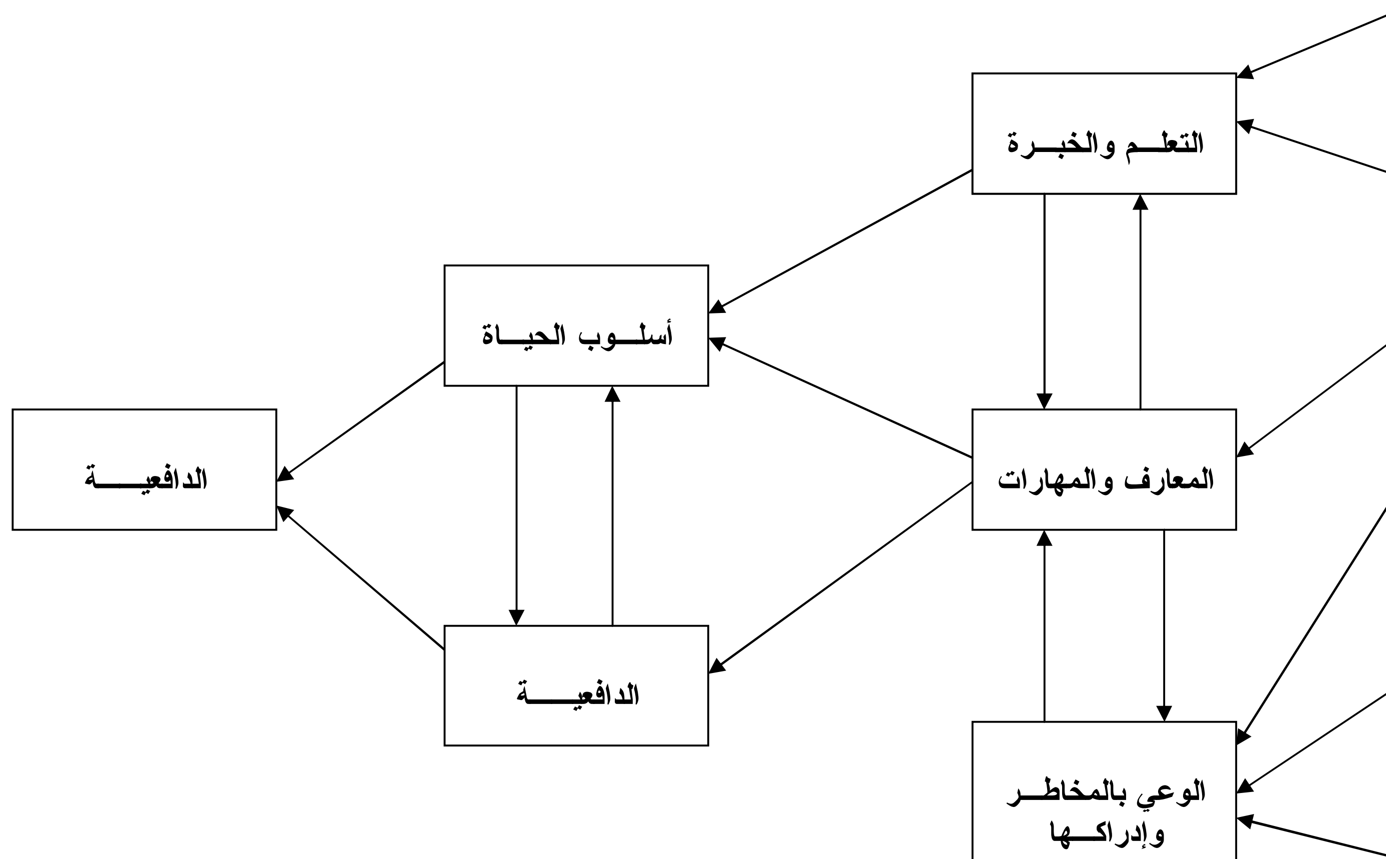
والقيمة الواقعية لهذا النموذج استخدم كأساس للعديد من البحوث التي انطلقت منه وبخاصة بما يتعلق بالخطط والإقتراحات والتوصيلات للتقليل من حوادث السيارات بين صغار السن، هذا فضلا عن نظرته التكاملية غير الجزئية للعوامل المسؤولة عن حوادث الصغار، واستمرار

العمل به لفترة زمنية طويلة مما جعله عرضة للتعديل والتطوير المستمرين فيما يتناسب مع ظروف المجتمعات التي يطبق بها.(المرجع السابق).

4) نموذج مقترح للعوامل المسؤولة عن حوادث الصغار :

عرضنا فيما سبق لثلاثة نماذج أساسية من النماذج التفسيرية التي قدمت في مجال حوادث السيارات، الأول هو نموذج كوسبر وموزركسي والثاني هو نموذج دارت وماكتري، والثالث نموذج سبولاندر لتفسير حوادث الصغار على وجه الخصوص وكل منها له قيمته النظرية والتطبيقية.

وفيما يلي تعرض لنموذج مقترح لأسباب الحوادث لدى صغار السن روعي فيه تبسط العلاقة بين عناصره، والدمج بين العناصر الأساسية لنموذجي دارت وماكتري وسبولاندر حتى يمكن الإستفادة منه بصورة مباشرة وبخاصة فيما يتعلق بالبرامج الوقائية والعلاجية التي تقدم لظاهرة حوادث السيارات لدى صغار السن علو وجه الخصوص. ويوضح الشكل رقم (9) عناصر هذا النموذج المقترح :



شكل رقم (9)

نموذج مقترح لأسباب لحوادث لدى صغار السن

أ) الخصائص الشخصية :

الخصائص الشخصية هي الشق الأول من الخصائص الإنسانية بالإضافة إلى الخصائص الإجتماعية. وقد نالت الخصائص الشخصية اهتماما مكثف من قبل علمـــاء النفس في محاولة لتحيد مدى إسهامها أو علاقتها بحوادث السيارات وفيما يلي نعرض لأهم هذه الخصائص:

1- السمات المزاجية :

تعد السمات المزاجية للشخصية أكثر ارتباطا بالحوادث المرورية وأن حالة الفرد الإنفعالية أكثر الظروف التي تهيئه للتورط في حادثة وأكثرها أيضا لتقليل فرص هذا التورط. فنادرا ما تقع حادثة والعمال سعداء، وإنما تقع الحوادث وهم محبطون وخائفون أو تشغلهعم هموم المعيشة ومشاكل الأسرة (Schultz Schultz,1990-513). والسمة المميزة لهذه الفئة من الخصائص أنها من التعداد بحيث يتعلق بحوادث المرور تحديدا، وأهـــم هذه السمـــات التي نالت اهتماما مبكرا العدوان حيث أشارت الدراسات أن مخالفي المرور ومرتكبي الحوادث المرورية أكثر عدوانا من غيرهم (عبد الله النـــفع وخلد السيف، ص67).

ومن السمـــات المزاجية المميزة لمرتكبي الحوادث الإندفاعية والميل للمخاطرة (Williams, 1994) حيث تساهمان في لإصدار ضروب سلوك لم يتم تقويم مترتباتها أو الخصائص السابقة المؤدية إليها Antecendent .هذا فضلا عن العلاقة القائمة أصلا بين العدوان من ناحية وكلا من الإندفاعية والميل للمخاطرة من ناحية أخرى (عبد المنعم محمود، ص 96).

ومن السمـــات الأخرى المميزة لمرتكبي حوادث المرور البحث عن الإثارة والثقة بالنفس والإنبساط والعصابية في مركز التحكم في التدعيم Locus of control (Hansen, 1988).

وبوجه عام اقترنت حوادث السيارات بسمات سوء التوافق النفسي والإجتماعي أو بالسمات السلبية للشخصية (عبد الله النافع وخالد السيف، ص 240: محمد الحربي، ص 120)

2) العوامل المعرفية :

نشير هنا إلى فئتين اثنين من العوامل المعرفية الأولى تشمل الذكاء العام، بينما تشمل الفئة الثانية القدرات النوعية. وفيما يلي نعرض لعلاقة كل فئة من هاتين الفئتين من العوامل بحوادث العمل عموما وحوادث السيارات على وجه الخصوص :

أ- **الذكـــــاء:**

تضاربت النتائج التي وصل إليها الباحثون فيما يتصل بالعلاقة بين الذكاء والحوادث في بعض النتائج أشارت إلى وجود ارتباط سلبي بين المتغيرين، بمعنى أنه كلما ارتفع مستوى الذكاء قل عدد الحوادث، والعكس صحيح. كما أشارت نتائج بحوث أخرى إلى أنه لا يوجد ارتباط بين الذكاء وحوادث السيارات. كما تبين لباحثين آخرين أن هناك ارتبطا موجبا بين الحوادث والذكاء (عباس عوض، ص48).

وقد أرجع عزت راجح سبب هذا التضارب بين نتائج الباحثين فيما يتصل بهذه العلاقة إلى سببين:

الأول هو إختلاف الباحثين في تحديد مفهوم الذكاء. والسبب الثاني هو إغفالهم بعض العوامل التي تؤدي إلى الحوادث. وعلى ذلك فمن الراجح أن نقص الذكاء ربما أدى إلى الوقـــوع في الحوادث، ولكن زيادتهم عن الحد المطلوب لا يقلل منها (المرجع السابق ص 51).

ب) القدرات النوعية :

تتطلب قيادة السيارات مجموعة من القدرات النوعية مثل الإنتباه والمرونة الإدراكية والسرعـــة النفسية الحركية وتقدير المسافات أو الزمن وغيرها. وقد أشارت نتائج الدراسات إلى إرتباط هذه القدرات النوعية إرتباطات دالة بالوقـــوع في الحوادث أو الإستهداف لها. لقد وصل (قدر حفني، ص168) إلى أن العمال أكثر جمودا إرداكيا أو حركيا أكثر وقوعا في الحوادث عمـــوما.

ووصل (محمد الحربي 1998، ص91) إلى أن الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية كانوا أكثر تشتتا للإنتبـــاه من أقرانهم آخرين الذين لم تقع لهم حوادث مرورية ووصل له

(Loo ،1992) إلى أن الأشخاص المعتمدين على المجال في إدراكهم يتسمون بإنجاز سيء فيما يتعلق بمهام قيادة السيارات وبسجلهم المروري.

3) السرعــة :

تتفق نتائج معظم البحوث أن السرعة عامل حاسم في حوادث العمل عموما وحوادث السيارات على وجه الخصوص. فمعدل الحوادث ترتفع بزيادة السرعة.

ويفسر Smith ذلك بأن السرعة في العمل تعمل على تشتيت الإنتباه وتوزعه، ومن ثمة يزداد إحتمال وقـــوع الحوادث نتيجة لذلك. ويضاف إلى ذلك أن عامل السرعة ربما يسبب زيادة تعب، ومن ثم يتداخل العاملان في تأثيرهما على إحداث الحوادث (قدري حفني، ص 50-51).

ففي عام 1415هــ كانت مخافة السرعة مسؤولة عن 45,50 % من الأسبــاب المؤدية للحوادث في المملكة العربية السعودية (التقرير الإحصائي لعام، 1410هــ). وفي عام 1416هــ كانت مخالفة السرعة مسؤولة عن 37,47 % (التقرير الإحصائي لعام، 1416هــ). وكانت هذه النيبة قريبة إلى حد كبير مع مثيلتها في عام 1417هــ حيث كانت مخالفة السرعة مسؤولة عن 37,60 % (التقرير الإحصائي لعام، 1417هــ). وفي عام 1418هــ انخفضت النسبة إلى 34,73 % (التقرير الإحصائي لعام، 1418هــ). وفي عام 1419هــ انخفضت النسبة إلى 34,73 % (التقرير الإحصائي لعام، 1419هــ).

والملاحظة الأساسية هنا أن هناك إنخفاضا واضحا في النسبة المئوية للسرعــة كأحد أسباب الحوادث خلال السنوات الماضية. وتتأكد هذه النتائج إذ ما قورنت بمثيلتها عام 1405هــ حيث كانت السرعة الزائدة مسؤولة عن 55,11 % من أسباب الحوادث (عبد الله النافع وخالد السيف، 1408هــ).

ولكن هل هذا دليل كافي على انحسار مخالفة انتهاك السرعة القصوى المحددة على الطرق؟ يجيب علي الغمدي (1418هــ) على هذا التساؤل بالنفي، إذ يرى أن ذلك يمكن أن يعزى إلى دخول مخالفات أخرى تتسبب في الحوادث منافسة لمخالفة السرعة الزائدة مثل قطع الإشارة.

4) الخبــرة :

الخبرة لها صلة بمعدلات الحوادث من ناحية، وبالعمر من ناحية أخرى. ولكن لخبرة وحدها ليست المسؤولة عن زيادة ما يتورط فيه الشباب من حوادث، كما أن الخبرة ليست وحدها المسؤولة عن حوادث كبار السن. فهؤلاء الناس مع خبراتهم التي اكتسبوها طوال مدة عملهم، واعتيادهم الخطر والألفة عليه تجعلهم أقل حذرا، بل أن هناك من قليلـــو الخبرة، ومع ذلك فمعدل حوادثهم منخفض، ومرد ذلك إلى أنهم يدركون هذا النقص فيكونون أكثر حذرا، ولذا يتجنبون الوقـــوع في الحوادث (عبـــاس عوض، ص 45). وقد وجد فيرنون Fernun أن معدلات الحوادث تزيد لدى العمال صغار السن في الثمانية الأشهر الأولى من عملهم ويمكن التغلب على هذه المشكلة، والتقليل من عدد الحوادث بالتدريب الجيد واكتساب العاملين المهارات النوعية اللازمة للأداء الجيد. مع أن هناك دراسات أثبتت أن ارتباط بين معدات الحوادث والخبرة وارتباط منخفض والخبرة ليست مؤثرة في تقليل كل أنواع الحوادث. فبعض أنواع الحوادث أكثر سهولة في التجنب أو الإبتعاد عن العمل أكثر من أنواع الأخرى (المرجع السابق 55).

وتتطلب المقارنة بين مستويات مختلفة من الخبرة بحوثا تتبعية لأداء الأفراد ربما يكون إجراؤها صعبا لإحتمـــال حدوث تغير في طرق العمل وأساليبه أو ظروفه أو تصميم أدواته. وحتى إذا أجري هذا النوع من البحوث فمن المحتمل أن توجد صعوبة في كشف علاقة الحوادث بالخبرة (أو العمر) ولصعوبة فصل آثار متغيرات معينة كالصحة الجسمية (خصوصا الحواس الي تتأثر بالتقدم في العمرAging) والإتجاهات نحو العمل والإدارة (عبد المنعم محمود، ص 511).

5) التعـــب : Fatigue

تشير النتائج إلى أن للتعب تأثيرا كبيرا على معدل الحوادث عمومـــا. ولكن رغم ذلك فإن النقطة المحددة من التعب التي يمكن أن القول عندها أن الفرد سوف يرتكب حادثـــا ما لا يمكن تحديدها مطلقا. ولكن من المؤكد أن التعب الشديد Extreme Fatigue يؤدي إلى زادة نسبة إرتكاب الحوادث. وهنا يجب التميز بين الحوادث التي تنتج عن التعب حقيقة، والتي تنتج عن السرعة الزائدة في أداء العمل (عبد الرحمن العيسوي، ص 396).

ويدعم جونا وآخرون (Geuna ,ET AL.،1995)الإستخلاص السابق من خلال تحليل البيانات 55 حادثا من حوادث الليل غير مميتة التي وقع فيها الشبـــاب في عمر 19 سنة في

إيطاليا حيث تبين أن 11 % فقط من المبحوثين هم الذين أقروا أن التعب أحد أسباب الحوادث التي تقع في الليـــل.

6) العـــادات السلبية :

أثبتت البحوث أن معدلات الحوادث تزداد في حالة إعتياد العاملين القيام بأفعال معينة أثناء قيامهم بأعماله. وذلك لأثارهم المشتتة لانتباههم والتي تعوق الإدراك السليم للأحداث وتقدير الأمور.

ومن العادات السلبية الموجودة في المجتمعات الغربية تعاطي الخمور أثناء قيادة السيارات أو قبل البدء في القيادة مباشرة مما يؤدي إلى إرتكاب هؤلاء الأشخاص لحوادث المرور (Marques and al, p 212. ;Dobson and al ,p 132).

وكشفت نتائج الدراسة الحالية أن 44,85 % من مرتكبي الحوادث كانوا يقودون السيارات بصحبة زملائهم وأصدقائهم أو أصدقائهم، وأن 32,2 % من إجماعي هذا العدد كانوا يستمعون إلى الكاسيت بصوت عال، وأن 50,4 % كانوا يتحدثون ويضحكون معا. بل تبين من دراسات أخرى أن النوم أثناء القيادة كان أحد أسباب حوادث السيارات.

ففي دراسة لايزنيكي وزملائه (Lyzncki and al ،p 130) وأشارت النتائج ألى أن1-3 % من حوادث التصادم في الطرق السريعة كان سببها نوم السائق أثناء القيادة، وأن 96 % من هؤلاء الأشخاص كانوا سائقي سيارات خاصة للمسافرين، و3 % من سائقي شاحنات الكبيرة.

7) الإتجاه نحو القيـــادة :

الاتجاه في تصور البرث Allport حالة من الإستعداد والتهيؤ النفسي وتنتظم من خلال خبرة الشخص وتمارس تأثيرا توجيهيا ديناميـــا على إستجابة الفرد لكل الموضوعات والمواقف المرتبطة بهذه الإستجابة.

ويعرفه كريش وكريتشفايد krech & crutchfield بأنه تنظيم مستقر للعمليات الدافعية والإنفعالية والإدراكية والمعرفية نحو موضوعات عالمة الخاص (معتز عبد الله، ص 115).

وبصرف النظر عن إختلاف التوجيهات النظرية في تعريف الإتجاهات، فإن الإتجاه من المحددات المهمة للسلوك الإنساني، ويحدث إتساق في درجة وقوة العلاقة بين الإتجاه والسلوك في حالة كون الإتجاه يسم بالقوة والإستقرار والبروز Salience وغيرها من العوامل الأخرى.

وعلى ذلك إذا تكون لدى أفراد اتجاه إيجابي نحو القيادة الآمنة فسوف يؤثر ذلك في سلوكهم المروري تأثيرا إيجابيا في إتجاه الإلتزام بكل أسس القيادة الآمنة التي تتمثل في الإلتزام بتعليمات وأسس السرامة المرورية وعدم مخالفة الأنظمة المرورية وصيانة السيارة والإعتقاد بضرورة ربط حزام الأمان...الخ.

والملاحظ أن عدد المخالفات والحوادث المرورية وما يترتب عليها من إصابات ووفيات يشير إلى أن إتجاهات الأفراد ضعيفة وسلبية نحو القيادة الآمنة، بل هناك دلائل على وجود تفاوت بين الإتجاهات الأفراد ومنتقداتهم نحو القيادة الآمنة وسلوكهم الفعلي فقد أشارت نتائج بعض الدراسات أن عددا قليلا جدا من السائقين يستخدمون حزام الأمان (2,9 % فقط)، هذا على الرغم من أن 84 % من السائقين الذين شملتهم الدراسة يعتقدون في ضرورة ربط حزام الأمان، بل أن ما يقارب نضف هؤلاء الأفراد سبق لهم التعرض في في الماضي لحادث مروري، ومع ذلك لم يؤد كل هذا إلى استخدام الحزام بشكل كبير، وتبين كذلك أن أهم سبب لعدم استخدام حزام الأمان بشكل دائم هو عدم إعتقاد السائقين بضرورة ذلك في المسافات القصيرة. هذا على الرغم من أن إحصاءات المرور في المملكة تدل على أن 80% من الحوادث تقع داخل المدن، بل أن نسبة كبيرة من الحوادث الخطيرة تقع داخل حدود المدن (سعـــود التركي وآخرون، ص 118).

أ) الخصائص الإجتماعية :

تعد الخصائص الإجتماعية الشق الثاني من شقي العوامـــل الإنسانيـــة (بالإضافة إلى العوامل الشخصية التي عرضنا لها) ورغم أن فضل العوامل الإجتماعية عن العوامل الشخصية يبدو صعبا في أحيان كثيرة نظرا للتداخل الكبير بين هذين النوعين من العوامل فإننا سنعرض في الجزء التالي لأهم العوامل الإجتماعية التي كشفت الدراسات الســـابقة عن دلالة ارتباطها بحوادث السيارات.

1- التنشئة الأسرية :

يتحدد سلوك الأبنـــاء في جانب كبير منه بالمتغيرات الإجتماعية المحيطة بهم. وأن تأثيرات هذه المتغيرات الإجتماعية رهن بمدى نفاذها المباشر إلى الأبنـــاء. وبمعنى آخر : إذا كانت هذه المتغيرات الإجتماعية ممثلة لنمط ثانوي من الخبرة تضاءل حجم عمق تأثيرها.

والمنشؤون الإجتماعيون المحيطون بالطفل يمثلون مصادر خبرة مختلفة له ويلعبون أدوارا هامة في نموه وارتقائه بحكم ما يمثلونه من متغيرات إجتماعية تجد

أنهم أكثر كراهية لمخالطة الآخرين ميلا للشك وأكثر جمودا ولأقل اهتماما بالأمور العملية والمباشرة وتعلم الجديد منها، وخصوصا لمعايرها وأقل شعورا بالأمن في مجال العمل (سعـــود التركي وآخرون، ص 123).ورغم شيوع هذه النظرية فإن الدلائل العلمية على صحتها متعارضة. حقيقة أن هناك عددا من الأشخاص الذين يرتكبون كثيرا من الحوادث بصفة متكررة، أو أن نسبة كبيرة من الحوادث يرتكبها نسبة قليلة من الأشخاص، ومع ذلك لا يعد هذا بذاته دليلا على صحة نظرية الاستهداف للحوادث والدليل الوحيد لتأييدها هو الأمثلة التي تتكرر فيها الحوادث بما يزيد على الصدفة.

ولقد دل التحليل الإحصائي الذي أخذ في إعتبار عامل الصدفة على وجود 15% فقط من مجموع الحوادث يمكن إرجاعها إلى نزعة استهداف الحوادث. وعلاوة على ذلك فإن العوامل الأخرى غير استهداف الحوادث لم يتم ضبطها uncontroled في معظم الدراسات التي تمت. وإذا أمكن ضبطها والإبقاء فقط على عامل استهداف الحوادث، فإن النسبة السابقة سوف تنخفض (عبد الرحمن العيسوي، ص402).

طريقها إلى النفسي. وبين هؤلاء المنشئين الاجتماعي الأسرة وجماعات الأقرن والمؤسسات التعليمية المختلفة ووسائل الإعلام وما ذلك (محي الدين حسين ص 37).

وتأتي الأسرة في الصدرة من حيث دورها في عملية التنشئة الاجتماعية عند المقارنة بينها وبين المشئين الأخرين. فهي أول من يفتح الفرد عينيه عليها وهو طفل صغير وتتعهد بالرعاية الكامل إلى أن يشب عوده. كما ترعه في مراحل مختلفة من حياته. وتنتقل من خلالها تركه المجتمع وثقافته ممثلة في قيم واتجاهات ومعايير محددة للصواب والخطأ. ومن ثم تقف بحكم دورها هذا كمبين لحدود حركة الفرد وسلوكه(المرجع السابق،ص39).

وعلى ذلك يبدو دور الأسرة كعامل حاسم في عملية التنشئة الاجتماعية عموماً بما يتبعه من أساليب معاملة والدية تترواح بين التشدد واللين وبين القسوة والتسامح، وبين العطاء والحرمان وبين الحماية الزائدة والإهمال ..إلخ، ومن ثم يبرز دور هذه الأساليب وغيرها في علاقتها بمخالفات المرور وحوداث السير، هذا على الرغم من أن هذا الموضوع لم ينل العناية الكافية من الباحثين.

ومن الدراسات التي أجريت في هذا الموضوع تلك التي قام بها محمد الحربي (1988)، وتوصل الباحث إلى أنه بالنسبة لأساليب معاملة الأب والأم للأبناء توجد فروق دالة إحصائياً في أسلوبي التقبل والضبط لصالح الأفراد الذين لم تقع لهم حوادث مرورية، بينما كانت الفروق لصالح مرتكبي الحوادث في أساليب عدم الاتساق والرفض والتباعد.

2- المعايير الاجتماعية : Social Norms :

المعايير الاجتماعية هي مجموعة من قواعد السلوك أو الاتجاهات التي تدور حولها محاولات الجماعة للتوحيد بين أفرادها، أي أن المعيار الإجتماعي ينشأ إذا عرف أفراد الجماعة أن مدى معيناً من السلوك أو الاتجاه يكون متوقعاً منهم، وأن الإنحراف عن هذا المدى لن تقبله الجماعة أو لن تباركه، والمعايير الإجتماعية هي التي تكون الإطارات المرجعية للعلاقات بين الأعضاء، ولذلك فإنه من الصعب تفسير التشابه بين سلوك الأفراد في الجماعات على غير هذا الأساس، وإذا كانت قيم الجماعة تضفي معنى واتساقاً على أنشطة أعضاء الجماعة، فإنها تقدم أيضاً الأساس لتقييم سلوك الأعضاء، فالمعايير ليست سلوكاً معيناً ولكنها أحكام عن السلوك (لويس مليكة، 1989 ص 152).

والمعايير الاجتماعية تحدد السلوك المتوقع في المواقف الاجتماعية وهو عادة ما يكون السلوك المثالي، وتتوقع الجماعة من كل أعضائها الالتزام بمعاييرها، وهذا الالتزام أو عدمه يجازي عليه الفرد ثواباً أو عقاباً، وتتوقف المكانة الاجتماعية للفرد في الجماعة وتقبل أو رفض أعضائها له إلى حد كبير على مدى تمسكه بمعايير الجماعة ومسايرته لها (حامد زهران، 1985، ص 113).

وعلى ذلك كلما كانت هذه المعايير من القوة فإن تأثيرها في سلوك الأفراد يكون أوقع فإذا تمثل الأفراد قيم الالتزام الديني والخلقي والإيثار والتعاون واحترام القانون وغير ذلك فإن التوقع أن يتأثر سلوكهم بوجه عام وسلوكهم الخاص بقيادة السيارات على وجه الخصوص، وهذه نقطة بحثية مهمة لم تتق الاهتمام الكافي من الباحثين المعنين بحوادث المرور لدى صغار السن تحديداً، فهذه الفئة العمرية التي لم تستقر معاييرها وقيمها و لم تتبلور بعد، ومن ثم يكون عدم التزامهم بهذه المعايير أكثر من غيرهم فضلا عن أن أفرادها أكثر إنتهاكاً لهذه المعايير بحكم المرحلة العمرية التي يعيشونها وهي مرحلة المراهقة وما تتميز به من رغبة في المخالفة والخروج عن المألوف.

الصحة العامة:

أشارت نتائج بعض الدراسات إلى أن هناك علاقة بين الحوادث والصحة، حيث وصل معامل الارتباط بين المتغيرين إلى 0.30 فقد تبين أن الأشخاص الذين لديهم عيوب جسمية يقعون في حوادث تمثل ثلاثة أمثال أقرانهم الذين ليست لديهم عيوب جسمية، وكذلك فإن السائقين الذين يعانون من ضغط الدم المرتفع تبلغ حوادثهم ضعف حوادث الذين لا يعانون من ضغط الدم (عباس عوض، 1971، ص46-47)

وتبين كذلك وجود علاقة بين البصر والتورط في الحوادث، حيث أن إختيارات الإبصار يمكن أن تحدد الإفراد المستهدفين للحوادث أكثر من غيرها (عبد الجليل السيف وآخرون، ص 30)

المتغيرات الديموجرافية:

وأهمها جنس السائقين (ذكور وإناث) والعمر وذلك على النحو التالي:

أ- الجنس:

تشير بعض الدلائل أن الرجل أكثر عرضة للحوادث من النساء، ويرجع ذلك إلى أن أعمال الرجال تتسم في الغالب بالخطورة، لكن إذا ما تعرضت النساء لنفس الظروف التي يتعرض لها الرجال في أعمالهم فربما ترتكب النساء حوادث أكثر، وهذا الأمر يصدق على حوادث السيارات. ففي أحد البحوث تمت المقارنة بين مجموعتين من سائقي سيارات الأجرة الأولى من الرجال والثانية من النساء، وتعمل كل مجموعة في نفس الشروط حيث أنهم يمثلون جميع العاملين المستخدمين في شركة نقل فيلاديليفيا، وتبين من النتائج أن نسبة حوادث السائقين لمدة أحد عشر شهراً كانت 257، حادثة في كل ألف ميل سياقة، بينما كانت هذه النسبة عند السائقات اللاتي اخترن بعناية وتم تدريبهن بدقة بلغت هذه النسبة 0.722 لكل ألف ميل سياقة أي ثلاثة أمثال نسبة الرجال، ونفس النسبة وجدت في نسبة الحوادث إلى كل ألف دولار دخل.هذا مع الوضع في الاعتبار أن عينة النساء تمثل أرقى السائقات (عباس عوض، ص 47-48)

وفي دراسة أخرى تبين العكس، حيث كشفت النتائج عن أن الذكور أكثر تورطا في المخالفات والحوادث المرورية من النساء. وقد أرجع الباحث السبب في ذلك إلى كون الذكور

أكثر استخداما للسيارة من النساء (Dawn 1993 من خلال: عبد الرحمن عسيري، ص120)

وبالطبع فإن متغير مدة القيادة مهم ولا بد من ضبطه حتى تحسن المقارنة بين الذكور والإناث في ارتكاب الحوادث، بالإضافة إلى متغيري العمر وسنوات الخبرة .

ب- العمر:

أثبتت نتائج الدراسات أن العمر عامل مهم جدا في وقوع الحوادث، وفي نوعيتها ودلالتها، فصغار السن وكبار السن يكونون أكثر استهدافا للحوادث ممن هم متوسطو العمر (عباس عوض، ص43).

فقد تبين أن هناك علاقة بين عمر السائق ونوعية المخالفات التي يرتكبها، حيث أن هناك تنوعا في مخالفات السير يرجع إلى عمر السائق، فالمخالفات الأكثر شيوعا بين السائقين الشباب تنعكس في سلوك يتسم بقدر كبير من النزوع إلى المغامرة، بينما تأتي الغالبية من مخالفات الكبار من القصور المتزايدة في الصحة الجسمية والقدرة على تقييم الأمور كنتيجة للتقدم في العمر (عبد الرحمن عسيري،ص126).

وأشارت نتائج دراسة أخرى إلى أن التورط في الحوادث المرورية والمخالفات يرتفع بين الشباب الذكور أكثر من كبار السن (المرجع السابق).

كما تبين من دراسة عبد الله النافع وخالد السيف (1408هـ) أن المرحلة العمرية من 17-21 أكثر الفئات العمرية التي شملتها العينة ميلا إلى ارتكاب المخالفات المرورية بأنواعها المختلفة.

وكشفت كذلك دراسة (خالد السيف وآخرين، 1411هـ) إلى أن أهم أسباب ارتفاع الإصابات من جراء الحوادث المرورية في منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية هو قيادة صغار السن من طلاب المرحلتين المتوسطة والثانوية.

وعلى الرغم من نتائج العديد من الدراسات التي أكدت العلاقة بين العمر والحوادث فإن هناك نقداً أساسيا يوجه إلى مثل هذه الدراسات هو صعوبة الفصل بين عامل الخبرة وعامل العمر حتى يمكن تحديد إسهام كل عامل من هذين العاملين على حدة في تأثيره على القابلية للحوادث، إذا غالبا ما تختلط الخبرة بالسن، فالشخص ذو الخبرة عادة ما يكون كبير السن، ومن ثم لا يمكن

الجزم بما إذا كان الانخفاض في معدل الحوادث راجعا في هذه الدراسات إلى عامل الخبرة أم إلى عامل العمر أم إلى كليهما معا وفي هذه الحالة الأخيرة يتبقى معرفة الأثر النسبي لكل منهما على حدة (فرج طه، ص 58).

ج- مستوى التعليم:

تبين من نتائج بعض الدراسات أن المستوى التعليمي والثقافي لقائد المركبة هو العامل الأكثر تأثيراً في القيادة السليمة ومن ثم التقليل من آثار الحوادث المرورية فقد تبين من دراسة هذا المتغير (العتيبي،1418هـ،أن الأفراد من حملة شهادات الدراسات العليا هم أكثر التزاما بالقيادة المرورية المنظبطة، فيما يعد حملة الشهادات المتوسطة الأقل التزاما بالقيادة المرورية المنضبطة.

كما أشارت دراسة عبد الرحمن عسيري (1418 هـ)، إلى أن هناك فروقا ذات دلالة إحصائية بين طلاب الجامعات ذوي التعليم العالي وأبناء ذوي التعليم المنخفض في ارتكاب المخالفات المرورية، أي أن أبناء ذوي التعليم العالي أقل تورطا في ارتكاب المخالفات المرورية.

هذا على الرغم من مختلف البيانات الإحصائية الصادرة عن الإدارة العامة للمرور تشير إلى أن ذوي التعليم المرتفع هم الأكثر ارتكابا للحوادث المرورية.

(ج)العوامل الطبيعية والطريق:

تشمل هذه الفئة مجموعة العوامل الخاصة بالبيطرية في علاقة بالطريق أهمها الزمني وظروف الطقس والعامل الجغرافي وحالة الطريق وغيرها مما تربطه علاقة مباشرة بحوادث السيارات هي على النحو التالي:

أظروف الطقس

ترتبط نسبت ومعدلات الحوادث التي تؤدي إلى إصابات متنوعة بظروف الطقس السائد وما يتسم به من رياح شديدة أو إمطار غزيرة أو ضباب أو غبار كثيف يعوق الرؤية إو ارتفاع شديد في درجات الحرارة والرطوبة فالمتوقع إن يزداد معدل الحوادث في الطقس السيئ ويقل في الطقس المتدل لكن النتائج ليست متسقة دائمة في هذا الجانب.

ففي إحدى الدراسات أشارت النتائج إلى أن أعلى نسبة إصابات كانت في الجو الجاف المشمس وقد وصلت إلى 42 % من إجمالي الإصابات وكانت نسبة التي ترجع للحوادث أثناء المطر حوالي

5% فقط وهي نفس نسبة الإصابات التي نتجت عن الحوادث أثناء الشمس المتوهجة (عبد الجليل السيف وأخرون ص 37).

وأشارت إحصاءات المرور في عام 1415هـــ إلى أن 21.64% من إجمالي الحوادث وقعت في النهار بينما كانت النسبة في عام 1412هـــ 51.80% من إجمالي الحوادث وهنا يلاحظ زيادة حوادث الليل عن عام 1417هـــ عاودت الحوادث التي وقعت في النهار الارتفاع مرة أخرى حيث وصلت إلى59.49% . في عام 1418 هـــ ارتفعت النسبة إلى 63.95% بينما انخفضت النسبة إلى 56.45% في عام 1419هـــ .

ويصرف النظر عن عدم الإتساق الذي تشير إليه البيانات الإحصاءات السابقة فإن النسب المحسوبة يعوذها الدقة لأن هناك متغيرات مهما لم يراع كان لابد من ضبطه وهو عدد السيارات، حيث يجب أن تحسب نسبة الحوادث إلى العدد الإجمالي للسيارات أثناء على الطرق يكون في النهار عنه في الليل ومن ثم تزداد احتمالات وقوع الحوادث.

2- العامل الزمنيي:

أظهرت نتائج البحوث ارتباط معدلات الحوادث والإصابات بمواسم معينة وفترات محددة سواء في الأسبوع أو الشهر أو السنة. ففي قطر والمملكة العربية السعودية كانت أعلى معدلات للحوادث في فصل الصيف، وإن كانت نسبة حوادث السعودية أعلى من قطر، كما تبين أن أعلى نسبة للإصابات في المملكة العربية السعودية كانت في نهاية الأسبوع (أيام الإربعاء والخميس والجمعة). وهذا على الرغم من أن نتائج الدراسات سواء داخل المجتمع السعودي أو العربي، أو في المجتمعات الغربية ليست متسقة دائما (عبد الجليل السيف وآخرون، ، 24)

ففي عام 1415 هـــ أشارت إحصاءات المرور إلى أن أكثر شهور السنة التي حدثت بها إصابات نتيجة لحوادث السيارات بالترتيب رمضان وذي القعدة وربيع الأول وذي الحجة، بينما كانت شهور رمضان وشوال وذي الحجة وصفر أكثر الشهور التي حدثت بها وفيات

وبالنسبة لأيام الأسبوع كان يوم الأربعاء أكثر الأيام التي وقعت بها الحوادث وتلاه أيام السبت ثم الاثنين (المرجع السابق).

وفي عام 1416 هـــ كان شهر المحرم أكثر شهور السنة الذي حدث به حوادث، تلاه شهر ذي الحجة ثم شهر جمادى الأول ثم شهر رجب، بينما كانت الإصابات التي نتجت عن

الحوادث أكثر في شهر ذي الحجة ثم شهر شوال، أما بالنسبة للوفيات التي كانت أكثر في شهر ذي الحجة ثم شهر شوال ثم شهر رمضان

وبالنسبة لأيام الأسبوع كان يوم الأربعاء أكثر الأيام التي وقعت به الحوادث وتلاه يوم السبت ثم الثلاثاء (عبد الجليل السيف وآخرون، ، 30)

وتقريبا سارت المؤشرات الإحصائية للعامل الزمني في اقتريبا لمثيلتها في عامي 1412.1415هـ

2-العامل الجغرافي:

يعد توفير المعلومات الجغرافية عن المناطق التي تدخل تحت نطاق السطرة المرورية عاملا مدعما لسرعة الاستجابة للحالات الطارقة ولهم في التخفيف من حدة الحوادث إذ أثبتت البحوث العلمية أن 85% من المعلومات يرتبط بالمكان الأمر الذي يتطلب الاهتمام بحوادث السيارة من منطلق جغرافي معلوماتي (صالح السويداني ومحمد الصبيحي ص 220).

ويشير التقرير الإحصائي السنوي لعام (1415هـ) إلى أن 80.91.من الحوادث وقعت داخل المدينة وكانت المناطق الشرقية أعلى مناطق في الجزائر التي وقعت بها الحوادث إذ حدت بها 38.15% من إجمالي الحوادث تلتها منطقة العاصمة التي وقعبها 34.68% من إجمالي الحوادث.

وفي عام 1416هـ كشفت المؤشرات الإحصائية عن أن83,06% من الحوادث وقعت دال المدن .وكانت المناطق الشرقية أعلى مناطق الجمهورية التي وقعت بها حوادث إذ وقع بها 46,09% من إجمالي الحوادث وتلتها منطقة العاصمة التي وقع بها 23,36% من الحوادث ،ثم منطقة عسير التي وقع بها 8,70% من إجمالي حوادث الجمهورية.

وتشير النتائج الإحصائية لعام 1417هـ إلى دلالات مماثلة للدلالات السابقة التي تتمثل في أن أعلى نسبة للحوادث تقع دخل المدن وأن المناطق الشرقية هي أعلى مناطق الجمهورية في حوادث المرور تلتها منطقة العاصمة. أما في عامي 1419,1418هـ فقد ظلت أعلى نسبة للحوادث تقع داخل المدن بينما اختلفت النسب المئوية للحوادث في المناطق المختلفة ففي عام 1418هـ كانت العاصمة أعلى المناطق في الحوادث حيث وقع فيها 34,41% من إجمالي الحوادث وتلتها المناطق الشرقية بنسبة 23,21% . ثم منطقة وهران بنسبة 8,52%.

4-الكفاءة الهندسية للطريق

تعرف الهندسة المرورية على أنها حقل هندسي يختص بتخطيط وتصميم متطلبات تشغيل حركة المرور على شبكات الطرق والشوارع والطرق السريعة ومرافقها وما يجاورها من أراضي وعلاقاتها مع وسائل المواصلات الأخرى لتحقيق تحرك أمن ومناسب للأفرد والمنقولات مع التكيز على أهمية التخطيط الشامل للمواصلات

وهندسة المرور تختلف عن معضم نظم الهندسة الأخرى حيث أنها تتعامل مع مشاكل لا تعتمد فقط على العوامل المادية، بل يشمل هذا التعامل في الغالب السلوك الإنساني للسائقين والمشاة وعلاقة هؤلاء جميعا مع المتغيرات البيئية المعقدة (محمد العسى وآخرون ص19).

وقد أوضح العديد من الدراسات أن الكفاية الهندسية للطريق لها علاقة دالة بالحوادث. وأن نسبة 78% من الحوادث وقت في أماكن تشمل الانحناء غير المناسب أو الضيق المفاجيء في الطريق (محمد الحربي، ص34).

(د)عوامل السيارة:

تعد السيارة أحد العوامل الأساسية المسببة للحوادث . هذا مع الوعي بأنه لا يمكن الفصل بين الفصل بين السيارة وشخصية قائدها. ويؤدي إهمال السيارة وعدم أوفر مواصفات السلامة بها وعدم إجراء عمليات الصيانة إلى تدهور عوامل السلامة التي روعية في تصميم السيارة . ولحجم السيارة دور بارز في تحديد خطورة الحادث.

ويزيد احتمال خطوة الإصابات بين ركاب وقائد السيارة الأصغر حجما مثلما يحدث عند تصادم سيارات الركاب الصغيرة بالشاحنات . وقد تراوحت نسبة اشتراك سيارات الركوب في الحوادث بين 21%إلى 54,8%في دورة الخليج العربية (عبد الجليل السف وآخرون، ص39,28).

وقد ناقش دارت وماكتز عام 1982م أثر الحالة الفنية للسيارة المشاركا في الحوادث . ووجدا أن 55%من السيارات لم تكن حالتها مرضية . فقد كانت إطاراتها بالية و لم يكن بها دليل على استخدام السائق لحزام الأمان قبل وقوع الحادث . أو ان حزام الأمان لم يكن متوفرا بها غير أن العوامل لم تكن السبب الرئيسي في وقوع الحوادث . وإذا كان في السيارة آي خلل يؤدي إلى وقوع الحوادث يكون قائد السيارة هو المسؤول عن عدم إصلاح هذا الخلل إن يكن إن لم يكن مفاجئا.(محمد الحربي ص32).

وتعد حالت إطارات السيارات علاما مهما من عوامل السلامة ولا سيما أن كثيرا من الحوادث المرورية تنجم عن انهيار الإطارات لسوء اختيارها أو لخطأ في استخدمها كزيادة الحمل وزيادة أو قلة ضغط الهواء داخل الإطار وزيادة السرعة ودرجة الحرارة والصدمات فضلاً عن التخزين وزيادة إجهاد الإطار نتيجة الاستخدام السئ أو ضبط وضع الاطارات (عبد الجليل السيف وأخرون، ص37).

رابعا: القيم الاجتماعية وأثرها على مشكلة المرور

1 المبررات الاجتماعية لحوادث المرور (د. محمد سليمان عبد الله الوهيد ص **54)**

في حقيقة الأمر أن مدننا التي نعتبرها مدن حضرية هي أقرب ما تكون إلى قرى كبيرة فعدا بعض العواصم السياسية مثل: القاهرة وبيروت ودمشق وعمان وبغداد وبعض المراكز الدينية مثل: مكة والمدينة وبيت المقدس، فإن بقية المستقرات البشرية في العالم العربي كانت ريفية الظاهر والمحتوى. وعلى سبيل المثال لا نجد في المملكة العربية السعودية سوى الأماكن المقدسة وميناء جدة وبعض المستقرات الداخلية، حيث يبلغ إجمالي من يعيشون فيها مايقرب من 20% من إجمالي سكان المملكة عند توحيدها، أما مايزيد عن 80% كانوا موزعين على واحات ريفية ومسافرين في البوادي وحول المراعي وقرب موارد المياة، ثم حدث التغير الكبير في البنية الحضرية على مستوى العالم العربي، ومن ثم قفزت نسبة الحضر إلى مايزيد عن 75% في المتوسط العام يستوطنون مناطق حضرية في المشرق العربي، ودون ذلك بقليل في المغرب العربي قرابة 62%. ونجد اليوم أن ثلاث مدن من مدن المملكة العربية السعودية تستقطب حوالي ثلث سكان المملكة وهي: الرياض، جدة، الدمام. وكذلك الحال بالنسبة لدول الخليج العربي، وفي بغداد وعمان ودمشق، حيث يظهر نظام المدينة المهيمنة Primate City بشكل بارز، بينما يقيم في القاهرة الكبرى مايقرب من ستة عشر مليون نسمة من إجمالي سكان المجتمع المصري والذي يصل إلى سبعين مليوناً وفقاً للإحصاءات الأخيرة.

ولاشك في أن التضخم الحضري الذي شهدته المدن العربية وبخاصة العواصم والمدن الكبرى خلال السنوات الأخيرة قد جاء نتيجة لتطور وسائل المواصلات من برية وجوية وبحرية، حيث اختفت تدريجياً الوسائل التقليدية التي كانت تستخدم خلال القرن العشرين، ومع توسع المدن

وتخطيطها واستقطاب الهجرة القادمة من المجتمعات الريفية شقت الطرق الواسعة، ونظم سير المرور في معظم الدول العربية وفي كثير من مجتمعاتها الريفية، بل ومجتمعاتها البدوية أيضاً، وأصبحت السيارة تشكل نمطاً حياتياً مألوفاً لايستغنى عنه لضخامة المدن وتوسعها، كما أن وجود السيارة أطلق العنان لتضخم المدن، فأخذت دورة التفاعل المتبادل بين المرور وسهولة الانتشار الحضري تسير على وتيرة متصاعدة، حيث أصبح المرور في شوارع العواصم العربية والمدن والقرى يعاني من اشكاليات الإزدحام والفوضى والتلوث البيئي والإصابات البشرية مابين إعاقة ووفاة، كما انتشرت أيضاً أنماط من الجرائم المرتبطة باستخدام السيارات وكثرت إشكالات الأنظمة المرورية وتطبيقاتها، وبدأت تبرز على السطح الكثير من حوادث المرور، والتي تعد من أبرز مسببات الوفاة في العالم العربي وخاصة في أجيال الناشئة والشباب دون أن تعفي كبار السن والأطفال من آثارها المدمرة. ومن ثم انتشرت الإعاقات الجسدية وإصابات الرأس والعمود الفقري وأطراف الحركة الجسدية حتى أصبحت قضية حوادث المرور هماً يلازم الجهات المختصة، وذلك للحد منها وتنظيم البرامج المختلفة لمواجهة آثارها المدمرة.

ولعل المختصين في عالم المرور يحددون ثلاثة أبعاد لتلك المشكلات والحوادث المرورية تتمثل في(المركبة، السائق، الطريق)، باعتبارها عناصر متلازمة ينجم عن أي خلل فيها أو في إحداها عواقب مؤلمة قد يروح ضحيتها الأنفس والأموال. ومهما بذل من جهد للعناية بالطرق وسلامة المركبات، فإن قائدي وركاب المركبات يشكلون عنصراً مهماً في تحقيق السلامة المرجوة، وذلك من خلال التعامل الصحيح مع المركبة، والاستخدام الأمثل للطرق وفق أنظمة وقوانين المرور. لكن الكثير من المعوقات ذات المنشأ الاجتماعي تبرز من خلال القيم الاجتماعية المؤثرة في سلوك الأفراد والمؤدية لحوادث المرور.

ولعل من المناسب الإشارة إلى أن أي مخترعات تكنولوجية أو تقنية هي في الأصل تقوم على ركيزتين أساسيتين هما:

1- فكرة الإختراع:

وهي عبارة عن آمال وطموحات اجتماعية تبلورت في أذهان بعض أفراد المجتمع، فينبغ فيها أحدهم، ثم تعلن المرحلة الأخيرة للاختراع، حيث يسجل باسم مخترعه. (نور، محمد عبد المنعم ص 201)

2- التنفيذ التكنولوجي:

وتتمثل هذه المرحلة في نقل الفكرة إلى حيز الوجود الملموس ثم تطويرها وفق مقتضيات الاستعمال وقواعد الرشاد الاقتصادي، وينطبق ذلك على: الكهرباء، الهاتف، التبريد، السيارة...وغيرها. فمثلاً عند اختراع السيارة كانت في الأساس تمثل خيالاً يداعب الأذهان بأن يسير الإنسان من مكان إلى آخر وهو جالس على مقعده، ومن ثم كانت خيالات بساط الريح وقصص الحذاء العجيب وغيرها من وجدانيات الشعوب التي رأت توفير الدواب وتغذيتها ومحدودية حركتها واستبدالها بالحركة الذاتية أو القوى الغامضة المحركة للإنسان، إذ كان ذلك يمثل فتحاً اجتماعياً كبيراً، وهكذا استغنى علماء الفيزياء والحركة والميكانيكا عن هذا الحلم وتم تطويره إلى آلة الاحتراق الداخلي التي كانت في بدايتها تسير أبطأ من الخيل ويسبقها رجل يجري ومعه علم أحمر ومصباح مشتعل لينذر المارة بأن العربة قادمة. ثم تطورت الأنظمة المرورية مع تطور السيارات والعربات ذاتية الحركة، وقسم الطريق بين المشاة العابرين والعربات. وتغير تصميم المدن وأعيد تخطيطها وزاد اتساع الشوارع، فاستحدثت الإشارات الضوئية وقبلها الإشارات اللونية في السير والتوقف وأعيد تقسيم الطرق وتنظيمها، وحددت أماكن عبور ومرور المشاة وعربات الخيل ونحوها. . (نور، محمد عبد المنعم ص 208)

والأنظمة كما هو معلوم وليدة فكر وقيم وقوانين المجتمع، حيث أصبحت المركبات الآلية تحمل شقين بارزين: أولهما المركبة التكنولوجية، وثانيهما نظم تسييرها، وقواعد استخدامها. وقد انتقلت العربات إلى أماكن أخرى لم تنشأ فكرتها و لم تنفذ تقنيتها بواسطة أبنائها، وكانت النتيجة هي تطبيق ثلاثية التواصل التكنولوجي والتي تمثلت في:

1- نمط جدير بالاستقدام والاستخدام، وكانت السيارات تحقق هذا الهدف لأن هناك حاجة ماسة إليها، فضلاً عن فائدتها.

2- وسيلة لنقل هذا النمط الجديد وهذه أيضاً متوافرة حيث بواخر النقل وقطارات الشحن وغيرها، ومعاهد العلوم وبعثات نقل التقنية يسرت إيصالها إلى مجتمعاتنا العربية.

3- مجتمع ينقل هذه التقنية ويقبل على استخدامها ومجتمعاتنا العربية أقبلت على هذه التقنية، وهي أحوج ما يكون لتقهر المسافات والسيطرة على مخاوف الطرق، والتخلص من وسائل النقل التقليدية السابقة مثل الدواب ومشكلاتها الكثيرة، والنقل عبر المياة. أما وسائل النقل عبر السكك

الحديدية فهي قليلة الانتشار، كما أن تكاليف تأسيسها مرتفعة واستخداماتها داخل المدن غير ذات جدوى، ومن ثم أصبحت السيارات سيدة الموقف، وقد كانت في بدايتها مهنة تخصصية أخذت بدرجة عالية من الجدية، وكانت قوانينها حازمة، والنظرة إلى ممارس القيادة نظرة تبجيل واحترام، ثم تحولت كأي شئ آخر إلى ظاهرة اجتماعية يمارسها من يريد، ومن ثم فقدت صفتها التخصصية، وازداد عدد السيارات وانتشرت بين فئات المجتمع بشكل كبير، وأصبحت ظاهرة معتادة دون أي تقاليد عريقة تحكمها، بل سحب عليها بعض أنظمة المجتمع وعاداته وقيمه، مما جعلها تزداد خطورة ومن ثم قلت فاعليتها وفائدتها المرجوة.(البنيان، عبد الله صالح ص 120)

وتشير إحصائية لوزارة الهاتف في إحدى الدول العربية إلى أن استخدام الهاتف لمدة عشر دقائق في مكالمة واحدة يتم توزيعها كالآتي: هناك أربع دقائق للمقدمة والسلام والتمهيد للموضوعات، ثم دقيقتين للهدف الأصلي من المكالمة، ثم أربع دقائق للتوديع بصورة اجتماعية مناسبة، أي أن 80% من المكالمة لاضرورة له، أما الباقي وهو 20% فيمثل الحد الضروري لاجراء محادثة تليفونية. وعلى هذا القياس، فإن هناك عوامل ومتغيرات اجتماعية تؤثر في تبني التكنولوجيا تشمل خصائص وسمات الإنسان العربي الموروثة والمستخدمة، كما أن هناك خصائص قياسية تتعلق بمنظومة القيم الاجتماعية تحكم أساليب استخدام السيارات وتحدد انعكاسات حجم السير وكثافة المرورالتي تؤدي إلى حوادث كثيرة تنبع من الهوة أو الفجوة الثقافية Culture Gap بين قيم الإنسان وشروط استخدام الآلة، مما يقودنا إلى حالة تشهد فيها الطرقات حوادث مؤسفة يروح ضحيتها أرواح بريئة تنجم عنها إصابات بشرية وخسائر مادية تشكل عبئاً أو بالأصح كابوساً يجثم على صدور المجتمعات العربية بشقيها الرسمي مثل: الأجهزة التنفيذية والتنظيمية المعنية بالمرور والمواصلات، وعلى المستوى الشعبي المستفيد من خدمات السير والمواصلات. (الوهيد، محمد سليمان ص 118)

2 مستخلصات القيم الاجتماعية المؤثرة في حوادث المرور:

نستنتج من التحليلات السابقة للقيم الاجتماعية المؤثرة في حوادث المرور ما يلي:

1- مشاكل تنظيم الوقت: وتتمثل في عدم الالتزام بتحديد المسافة والمدة المطلوبة مما يجعل الإنسان يعوض الفرق عن طريق السرعة الإضافية وتجاوز إشارات المرور ونحوها، مما يوقع الكثير من حوادث المرور.

2- عمليات المجاملة في الحرص على تبادل التحية خلال السير وتعطيل سيولة المرور وما يرافقها من تعويض فقد الوقت والإنصراف عن إدراك متغيرات الطريق، وهي قضايا تعكس تقدير المهم على الأهم، ولذلك يجب لفت الأنظار إلى قضية أن (صاحب البالين....).

3- إعتبار السيارة من رموز المكانة الاجتماعية والحرص على استخدامها وتحديثها مما زاد بازدحام الشوارع بالسيارات المختلفة، كما دفع الكثيرين للوقوع في ظروف مالية حرجة أدت إلى ضغوط نفسية شديدة، وبالتالي أصبح قائد المركبة مشغولاً فيما يتحمله من أعباء إضافية لمواجهة قيم الاستهلاك التي دعمتها التغيرات السريعة في المجتمع، مما أوقع الإنسان في عدم القدرة على التركيز، وبالتالي ربما التسبب في حوادث المرور لنفسه أو للآخرين.

4- قصور المعرفة حول طبيعة الآلة والطريق، وحيث تتعرض المركبة للإهمال أو التغيير الهيكلي أو عدم الصيانة أو الاستخدام لغير ما خصصت له، مما يجعل المركبة غير سليمة، وبالتالي يجعل من وجودها على الطرقات العامة مصدر خطر على مستخدميها أو على الآخرين.

5- إعطاء الأبناء صلاحيات القيادة وتسليمهم زمام المركبات والسماح لأسرهم بمرفقتهم أو حتى بمفردهم أو مع زملائهم رفع كثيراً من حوادث المرور الناتجة عن الطيش والسرعة وعدم إدراك مسئولية الإنسان تجاه المجتمع وتجاه نفسه، وهذه المعضلة تسهل وجودها المحسوبية في إدارات المرور، والتجاوز عن أخطاء الأحداث المرورية، وإعطاء تصاريح استثنائية لمن هم دون الثامنة عشر للقيادة، مما رفع معدلات الحوادث والإصابات، وخاصة بين صغار السن الذين يمارسون هوايات السباق والمنافسة في الطريق دون النظر إلى عواقب هذه الأفعال.

6- يميل العربي إلى حسن المعاشرة والحديث مع الآخرين داخل المركبة، وربما شرب الشاي أو المشروبات الغازية وممارسة حياة الجماعة داخل المركبة أثناء سيرها، ولايخفى أن ذلك يتعارض مع

الالتزام بحزام الأمان وتوجيه الإنتباه نحو الطريق، حيث تنجم عن هذه العادات الكثير من الحوادث، والتي تعد من قيم مرحلة التحول التي تمر بها المجتمعات العربية.

7- تقوم الوساطة بتسهيل وجود كثيرين لا تنطبق عليهم مواصفات ومؤهلات القيادة سواء صغر السن، أو ضعف الحواس، أو عدم القدرة الاستيعابية لأوضاع القيادة والمركبة والطريق من قبل أشخاص لم يمارسوا القيادة إلا في مراحل متأخرة من أعمارهم، ومن ثم يصعب عليهم التكيف مع المستجدات المكانية والزمانية والتكنولوجية.

8- الإتكالية في طبيعة العرب واعتبار أن(الحذر لاينجي من القدر)، وهي عبارة صحيحة إذا كان الإنسان مطلعاً على الغيب والقدر، أما أن يهمل في صيانة سيارته والانتباه لطريقه والالتزام بنظم المرور، فإنني أرى أن هذا التوظيف للإيمان بالقدر قضية ليست صحيحة، وإلا لما عوقب الإنسان على نتائج الحوادث في دنياه وأخراه.

9- الثقافة المرورية الشاملة لدى عابري الطريق من المشاة وقائدي المركبات، بل وبعض رجال المرور، وهذه جميعها تمثل عوامل مرتبطة بوعي الإنسان وفهمه لدور الآلة في حياته، وأن التهور لن يكون شجاعة وترك المخطئ يواصل خطأه ليس تسامحاً ولا كرماً، كما أن ارتكاب المخالفات النظامية تمس أمن المجتمع، ولا يملك أي فرد حق التنازل عنها نيابة عن المجتمع.

وانطلاقاً من ذلك، فإن الأمر يتطلب تضافر الجهود التعليمية والإعلامية والأمنية والمرورية، وكذلك المؤسسات الدينية ومؤسسات المجتمع المدني في تبيان مشاكل المرور ومدى خطورتها على الفرد والمجتمع، وكذلك التوعية بأهمية الانضباط لمستخدمي السيارات حفاظاً على أرواح الضحايا الذين تتزايد أعدادهم بسبب الإهمال وعدم الالتزام بقواعد ونظم المرور الوهيد، محمد سليمان

خلاصة الفصل:

لقد إستفدنا من هذا الفصل كثيرا، حيث بينا الموروث النظري الذي كتبه الأكــادمين في هذا المجال، من تعريف للحادثة بصفة عامة و الحوادث المرور بصفة خاصة، كمـا تحـدثنا عـن العناصر الأساسية للحوادث، و أنواعها، و الظروف المساعدة على حدوثها، و العوامل الرتبطة بها، وبعض الخصائص التي تتميز بها هذه الظاهرة، و تأثير هندسة الطرق على الوقـوع في الحـوادث، كما ذكرنا كذلك بض النظريات المفسرة للحوادث، بالإضافة إلى النمادج التي أبدعها الباحثين في هذا الميدان، و في الأخير عرجنا إلى المبررات الإجتماعية لوجود ظاهرة الحوادث.

الفصل الرابع:

حوادث المرور في الجزائر

تمهيد:

مما يفرضه المنطق و المنهج العلمي، أن نتطرق إلى ميدان الذي سوف نقوم عليها هذه الدراسة، و هي الدولة الجزائرية، بحيث يجب أن نعرف مدى تواجد هذه الدراسة على أرض الواقع، إذ لا يمكن أن ندرس هذا الموضوع إذا لم تكون هناك أصلا لهذه المشكلة في الميدان، ولهذا ، السبب وجب التعرف على الإحصائيات الرسمية التي تعتبر مؤشرات حقيقية لوجود ظاهرة الحوادث.

أولا : الإحصائيات الرسمية حول حوادث المرور في الجزائر:

1) إحصائيات حول عدد الحوادث و الجرحى و القتلى :

حسب إحصائيات الدرك والأمن الوطنيين ،سجلت بلادنـــا ســـنة 2002 إلى ســـنة 2008 حوالـــي 41754 حادث مرور تسبب في جرح 57013 شخص ومقتل 4314 شخص وهذا ما يوضحه الجدول التالي :

جدول رقم 01 يبين عدد الحوادث خلال 2002

السنة	عدد الحوادث	عدد الجرحى	عدد القتلى
2008	41754	57013	4314

نسجل من مجموع هذه الحوادث 20025 حادثا وقع على مســتوى المنــاطق الحضرية مخلفا 215 جريحا و1121 قتيل أما في المناطق الريفية فقد سجل وقوع 21729 حادث خلف 35462 جريح و3193 قتيل (أنظر الجدول التالي) :

جدول رقم 02 يبين عدد حوادث المرور في المناطق الحضرية والريفية لسنة 2008

عدد الحوادث		عدد الجرحى		عدد القتلى	
41754		57013		4334	
حضري	ريفي	حضري	ريفي	حضري	ريفي
20025	21729	21551	35462	1121	3193

وحسب نفس مصدر الإحصائيات ،فإن حوادث المرور لسنة 2008 شهدت على المستوى الحضري و الريفي 41754 حادثة ، و الجرحى 57013 جريح ، والقتلى 4334 قتيل أي ، معامل تغير مقارنة بالسنة 2001 يقدر بـ 8.75 % يتشكل من :

زيادة في عدد الجرحى بنسبة تقدر بـ 4.35% مقارنة بجرحى حوادث المرور لسنة 2001.

زيادة في عدد القتلى يقدر بـ 14.49% مقارنة بقتلى بجرحى حوادث المرور لسنة 2001 وهذا ما يوضحه الجدول التالي :

جدول رقم 03 يبين مقارنة حوادث المرور سنة 2002 بسنة 2008

	سنة 2002	سنة 2008	نسبة التغير
عدد الحوادث	38393	41754	+ 8.75
عدد الجرحى	54633	57013	+ 4.35
عدد القتلى	3768	4314	+ 14.49

جدول رقم 04 يبين عدد ضحايا حوادث المرور حسب العمر في المنطقة الحضرية لسنة 2008

السن	عدد الجرحى	النسبة	عدد القتلى	النسبة
ذكور قصر	5254	24.38	218	19.45
ذكور بالغون	10798	50.10	662	59.05
إناث قاصرات	2491	11.56	87	7.76
إناث بالغات	3008	13.96	154	13.74
المجموع	21551		1121	

من خلال الجدول أن حوادث المرور لسنة 2008 الواقعة على مستوى المنطقة حسب إحصائيات المديرية العامة للأمن الوطني خلفت 800 قتيلا من جنس الذكور أي 78.51 من مجموع القتلى مقابل 241 موتى نساء أي بنسبة 21.49%

وإذا ما قارنا هذه النسب بإحصائيات سنة 2002 نلاحظ أن نسبة القتلى الإجمالية منطقة الحضرية ارتفعت بنسبة 8.09% ذلك أن نسبة القتلى ذكور زادت بـــ 8.48% في حـــين أن نسبة القتلى إناث بـــ 0.39% فقط .

وحسب نفس مصدر الإحصائيات المتعلقة بنسبة 2008 وبالمنطقة الحضرية ،فإن حوادث المرور تسببت في حرج 16052 رجل أي بمعدل 14.48% مقابل 5499 جرحى نساء أي بمعدل 25% من مجموع الجرحى.

2) باب حوادث المرور الواقعة سنة 2008 :

تؤكد الإحصائيات الواردة إلينا من المديرية العامة للأمن الوطني والواقعة علـــى مســـتوى المنطقة الحضرية أن العامل البشري يبقى من أهم أسباب وقوع حوادث الطرقـــات 83.58% وهذا ما يوضح في الجدول التالي :

جدول رقم 05 يبين أسباب حوادث المرور لسنة 2008 في المنطقة الحضرية

الأسباب	العدد	النسبة
العامل البشري	18321	% 83.58
الخلل الميكانيكي	1623	% 07.40
المحيط والطريق	13.73	% 06.26
المناخ	603	% 02.75
المجموع	21920	

ويمكننا إدراج أخطـــاء مستعمـــل المركبـــة المتسبب الأول في وقوع حوداث المـــرور إلى العناصر التالية :

جدول رقم 06 يبين أخطاء العامل البشري عند السياقة في المنطقة الحضرية

نوع المخالفة	عدد الحوادث	النسبة
الإفراط في السرعة	6671	% 36.43
عدم إحترام قانون المرور	1812	% 09.89
عدم إحترام إشارات المرور	2803	% 15.31

رفض الأولوية	1152	% 06.29
إستعمال الهاتف النقال	727	% 03.97
التجاوز الخطير	1286	% 07.02
المناورات الخطيرة	2030	% 0.227
الوقوف الخطير	416	% 0.22
أسباب أخرى	1414	% 25.94
المجموع	18311	

نلاحظ من الجدول أن الإفراط في السرعة يساهم بأكبر نسبة في وقوع حوادث المـــرور مثل 36.34%أي أنه خلال سنة 2008 سجلت المنطقة الحضرية 6671 حادث سببه الإفراط في السرعة تليها في المرتبة الثانية عدم إحترام إشارات المرور التي سجل 2803 حادث أي بنسبة 15% ثم المناورات الخطيرة و المجازفة 11.09% أي مايعادل 2030حادث.

أما عن أسباب وقوع حوادث المرور في المنطقة الريفية، وحسب الإحصائيات الـــواردة قيادة الدرك الوطني فإنها تعود إلى فقدان السيطرة الدي سجل 4341حادث منبـــوع بجنحـــة السرعة الفارطة الدي خلفت 3475 حادث ثم التجاوز الخطير الدي خلف هو الأخـــر2269 حادث وهدا كما يوضحه الجدول التالي :

جدول رقم 07 يبن أسباب الوقوع في الحوادث

الأسباب	العدد
السرعة المفرطة	3475
التجاوز الخطير	2269
عدم إحترام الأسبقية	768
سياقة في حالة سكر	545
تغيير الإتجاه دون إشارة	538
مناورة خطيرة	555
عدم إحترام مسافة الأمان	1072

وقوف خطير	217
جنحة الفرار	41
فقدان السيطرة	4341
السير على اليسار	885
عدم إحترام ألواح الإشارة	773
لامبالات المارة	3102
طريق غير صالحة	218
طريق زلجة	311
مرور الحيوانات	90
سوء الأحوال الجوية	452
الكوابح المعطلة	50
إضاءة غير قانونية	67
ثقب إنفجار العجلة	539
إنعدام الإضاءة	182
خلل ميكانيكي	958
عدم وجود إشارات المرور	4
رؤية معرقلة	5
الحمولة	6
المجموع	21757

نستنتج مما سبق أن العامل البشري يبقى المتسبب الأول في وقوع حوادث المرور ودلـــك بنسبة لا تتغير عن سابقتها المسجلة في السنوات المنفرطة أكثر من 80%من مجمـــوع حـــوادث المرور.

فالإنسان برغبة غريزية يحب إضهار قوته ويريد السيطرة والسيادة، الأمر الدي يدفعه إلى إرتكاب ما لا يحمد عقباه .

3)المركبات المتورطة في وقوع حوادث المرور :

حسب الإحصائيات الواردة من مديرية العامة للأمن الوطني و المتعلقة بحـــوادث المـــرور ...على مستوى المنطقة الحضرية ندرج الجدول التالي:

جدول رقم 08 يبين المركبات المتورطة في وقوع حوادث المرور بالمنطقة الحضرية لسنة 2008:

نوع المركبة	العدد	النسبة
الوزن الخفيف	15529	%68.99
الدراجات النارية	2502	%11.11
سيارة الأجرة	936	%04.16
نقل المسافرين	959	%04.26
الوزن الثقيل	1968	%08.74
دراجات ميكانيكية	541	%02.40
مركبات مجرورة	22	%00.10
حوادث القطارات	52	%00.23
المجموع	22509	

من خلال الجدول نلاحظ أن السيارات الخفيفة أي السياحية تحتل المرتبة الأولى في أصناف المركبات المتورطة في وقوع حوادث المرور وقد خلفت 15529 حادث من مجموع الحـــوادث الواقعة على المستوى المنطقة الحضرية أي معدل 68.99 % تليها الدراجات النارية بـــ 2502 حادث أي بنسبة 11% ثم الوزن الثقيل بـــ 1968 حادث أي بمعدل 8.74%

نستخلص من الجدول ملاحظتين:

النقل الجماعي يبقى إذا ما قرناه بالمركبات الأخرى وخلافا للأقاويل يتسبب بالنسبة 04.26 %فقط من مجموع الحوادث الواقعة على مستوى المنطقة الحضرية .

إن القطارات تسببت هي الأخرى بالنسبة ما قبل الأخيرة وهي 00.23% في وقوع الحوادث .

من هاتين الملاحظتين نجدد تشجيعنا لوسائل النقل الجماعي –بحل مشاكل القطاع–إد زيادة مسبق فهي تحل مشاكل أخرى كالازدحام والتلوث والاستهلاك الطاقوي...

جدول رقم 09 يبين حوادث المرور حسب الولايات في المناطق الحضرية لسنة 2008

الولاية	الثلاثي الأول	الثلاثي الثاني	الثلاثي الثالث	الثلاثي الرابع	المجموع
أدرار	17	35	28	50	130
الشلف	104	83	149	79	416
أغواط	28	33	33	25	119
أم البواقي	131	115	125	146	517
باتنة	140	152	143	103	538
بجاية	93	93	126	99	411
بسكرة	181	159	169	240	749
بشار	31	26	39	28	124
بليدة	79	146	76	77	378
البويرة	64	27	66	87	244
تمنراست	10	11	9	6	36
تبسة	91	78	92	91	352
تلمسان	215	183	183	91	352
تيارت	29	28	51	37	145
تيزي وزو	69	100	141	112	422

الجزائر	1177	985	1081	964	4207
الجلفة	121	116	126	110	473
جيجل	37	47	63	62	209
سطيف	310	286	263	243	1102
سعيدة	58	41	25	41	165
سكيكدة	87	96	110	67	360
سيدي بلعباس	120	132	139	129	520
عنابة	142	130	120	136	528
قالمة	39	58	63	70	230
قسنطينة	108	84	64	66	322
المدية	53	45	46	35	179
مستغانم	120	108	106	105	439
مسيلة	174	165	153	177	669
معسكر	123	101	122	111	457
ورقلة	134	131	111	109	485
وهران	61	73	87	100	321
البيض	30	32	38	61	161
إليزي	0	3	7	3	13
برج بوعرريج	126	101	134	102	463
بومرداس	61	56	62	39	218
الطارف	33	27	39	23	122
تندوف	11	15	8	14	48
تيسمسيلت	34	34	24	27	119

الوادي	99	85	78	116	378
الخنشلة	53	53	57	42	205
سوق أهراس	51	61	109	101	330
عين الدفلة	53	41	45	42	181
تيبازة	67	61	91	79	298
ميلة	106	100	119	135	460
النعامة	16	21	20	21	78
عين تموشنت	66	53	78	54	251
غرداية	36	37	44	40	157
غليزان	140	140	149	80	509
المجموع	5136	4788	5211	4891	20026

تحتل الجزائر العاصمة المرتبة الأولى في وقوع حوادث المرور يسجلها 4207 حـــادث في سنة 2008 من مجموع 20026 حادث مرور وقع على مستوى المناطق الحضرية بعدها تـــأتي ولاية سطيف بـــ 1102 حادث .

سجلت هاتين الولايتين على مستوى المناطق الحضرية أعداد من القتلى والجرحى ندرجها في الجدول التالي :

جدول رقم 10يبين عدد الحوادث و الجرحى في ولاتين

الولاية	عدد الحوادث	عدد الجرحى	عدد القتلى
الجزائر	4207	516	217
سطيف	1102	240	42

جدول رقم **11** يبين جدول بياني لحوادث المرور حسب الأشهر لسنة **2008**

الشهر	عدد الحوادث	النسبة	الترتيب
جانفي	3158	% 07.56	8
فيفري	3087	% 07.39	10
مارس	3008	% 07.20	12
أفريل	3028	% 07.25	11
ماي	3109	% 07.44	9
جوان	3207	% 07.68	7
جويلية	3666	% 08.79	4
أوت	3875	% 09.28	2
سبتمبر	3761	% 09.01	3
أكتوبر	3502	% 08.39	5
نوفمبر	3381	% 08.10	6
ديسمبر	4972	% 11.91	1
المجموع	41754		

نلاحظ من خلال الجدول أن عدد الحوادث المسجلة خلال أشهر فصل الشتاء وأشهر فصل الربيع وكذا الصيف والخريف يكاد ثابتا عدا تسجيل زيادة لعدد الحوادث خلال شهر ديسمبر سجل 4972 حادث ،ولهذا فمن الصعب أن نربط عامل سوء الأحوال الجوية بارتفاع حوادث (أوت 3875 حادث يقابله جانفي 3158 حادث).

4-إحصائيات حوادث المرور

4-1 حجم مشكلة حوادث المرور:

في الوقت الذي يسير فيه الطب بخطى سريعة لشفاء الأمراض المستعصية تزداد حـــوادث المرور لتحتل في العالم كله الصدارة بين الحوادث بأنواعها المختلفة ،وتؤكد الإحصائيات أ، عدد حوادث المرور بالجزائر في تزايد مدهش للغاية حيث تفوق الجزائر حتى بعض الدول المتقدمة رغم كون هذه الأخيرة تمتلك عدد أكبر من السيارات ،فمثلا تـــبين إحصـــائيات ســـنة 1979 أن حوادث المرور بسويسرا أدت إلى وفات 626 شخص وجرح16820 شخص، في حين أدت حوادث المرور بالجزائر في نفس السنة إلى مقتل 3114 وجرح 30118 شخص.(سامح عبد القادر الطيبي 1996 ص 25)

ونظرا لما تتركه هذه الحوادث من أثار سلبية مـــن الناحيـــة الاقتصـــادية أو الاجتماعيـــة والنفسية، فقد جدب هذا المشكل اهتمام مختلف المصالح الجزائرية المعنية بغية التقليل من حدة هذا المشكل العويص.

ورغم المجهودات الكبيرة التي بذلت في هذا المجال لا تزال حوادث المرور من بين المشـــاكل اليومية الراهنة التي تلفت انتباه المواطن العادي وهذا نظرا للتزايد السريع لعدد هذا النـــوع مـــن الحوادث، والخسائر المادية والبشرية الناجمة عنها، كما يتضح لنا ذلك من الشكل رقم 1 الـــذي يوضح لنا بجلاء التزايد المرتفع لعدد القتلى من جراء حوادث المرور سواء بالنســـبة للـــذكور أو الإناثويبين الجدولان رقم1و2 مدى ارتفاع عدد الحوادث المادية والبشرية بالجزائر واســـتمرارها في التزايد عبر السنوات المختلفة.

جدول رقم 12 يبين عدد المجروحين(ذكور وإناث) من سنة 1978 إلى 1981

الســـــوات	1980	1981	1982	1983	1984	1985
الحوادث المادية	1628	3828	4130	3822	3672	3601

جدول13 يعبر عن الحوادث المادية من سنة 1980 إلى سنة 1985

الحوادث البشرية من سنة 1978 إلى سنة 1981

السـنــــوات	1978	1976	1980	1981
الحوادث البشرية	12316	12194	12150	1255 7

وهكذا تشكل حوادث الطرقات كارثة حقيقية بالنسبة للمجتمعـات الحديثـة نظـرا للخسائر المادية والبشرية التي تتسبب فيها كل سنة، ولعل الجدول الموالي لسنتي 83/82 يـبين ذلك بأكثر وضوح.

جدول رقم 14 يوضح عدد القتلى في بعض الدول الغربية

البـــلـــد	السنـــــــة	
	1982	1983
النمســا	1681	1756
ألمانيا الغربية	11608	11732
بولونيا	5538	5561
الولايات المتحدة	43721	42584
يوغسلافيا	4891	-
الجزائر	639	680

ففي الولايات المتحدة مثلا يفوق عدد القتلى السنوي كل قتلى حرب الفيتنام من الجانـب الأمريكي(فرج عبد القادر طه 1987 ص 209) يلاحظ من خلال هذا الجدول أن عـدد القتل في الجزائر ضئيل جدا بالمقارنة مع البلدان الأخرى، إلا أننا إذا أخذنا في الحسـبان عـدد السيارات الموجودة في كل بلد ونسبتها إلى عدد الضحايا يتضح أنها عالية جدا، سوف نتطرق في هذا العرض إلى العناصر الآتية.

1-مشكلة إحصائيات الحوادث

2-أسباب الحوادث

3-طرق التخفيض من الحوادث

4-الحوادث والتأمين

4-2 مشكلة إحصائيات الحوادث:

تبدأ كل محاولة لحل مشكل حوادث المرور بالتسجيل الدقيق للحوادث السابقة وتحليلها لإبراز العوامل الرئيسية المساهمة فيها، لكن هذه العملية لا تتم بسهولة نظرا لصعوبات عديدة نذكر من بينها:(عاطف محمد عبيد 1989 ص 98)

-صعوبة تعريف الحادث

-عدم تسجيل كل الحوادث

-عدم تسجيل كل المخالفات التي تساهم في ارتكاب الحوادث

يختلف مفهوم الحادثة من بلد إلى آخر والدليل على ذلك اختلاف التعاريف المعتمدة، فالمنظمة العالمية للصحة(O.M.S) تعتبر أن الحادثة تقع في طريق مفتوح للسير وتتضمن على الأقل سيارة في حالة تحرك وتتسبب في أضرار مادية أو جسدية، إذا اعتمدنا على هذا التعريف نجد أنفسنا مرغمين على تسجيل كل الحوادث التي تتضمن ما يلي:

-سيارتين خفيفتين

-سيارة خفيفة وإنسانا

-سيارة خفيفة وحيونا

-سيارة خفيفة ودراجة نارية

-سيارة خفيفة وأخرى ثقيلة

-سيارتين ثقيلتين...الخ...

من خلال هذا التعريف يتبين أن الحوادث كثيرة إلا أن هناك سؤالا هاما يبقى مطروحا وقوامه أنه لا يتم إلا تلك التي أدت إلى أضرار مادية أو جسدية وهذا ما يقلل من المعلومات التي يريد الدارس لموضوع الحوادث الحصول عليها، استنادا إلى c. o. r. s. (1966)، ليست الحادثة ظاهرة ناتجة عن الصدفة أو سوء الحظ بل وليدة خطأ ما لتقليص عدد الحوادث لابد من التقليل من الأخطاء المؤدية إلى هذه الحوادث، إلى هنا يمكننا أن نتساءل عن عدد المخالفات المسجلة من طرف مصالح الدرك والشرطة في الجزائر ، بناء على إطلاعنا يبدو أن هذا النوع من المعلومات لم

ينشر بتاتا حتى يتمكن الباحث من استعماله، زد إلى هذا أن في الميدان لا تســـجل إلا مخالفـــة واحدة من عشر مخالفات ترتكب من طرف السائقين، حتى ولو اقتصر اعتماد الباحـــث علـــى الحوادث المسجلة التي أدت إلى أضرار، سيتبين هذه الأخيرة تشكو أيضا من مشكلة الـــنقص في التسجيل، ففي السويد مثلا يشكو تسجيل الحوادث من نقص يقدر بالنسب التالية:

-6 % بالنسبة للحوادث المؤدية بالحياة.

-52 % بالنسبة للحوادث الخطيرة.

-62 % بالنسبة للحوادث الطفيفة.

الملاحظ على هذا النقص أنه راجع إلى التفاهم الودي بين أطراف الحادثـــة وإلى حـــالات الفرار.

بالإضافة إلى ما سبق، يوجد مشكل آخر بخصوص إحصائيات الحـــوادث ولا ســـيما في الجزائر ومؤداه تعدد الهيئات المكلفة بتسجيل الحوادث (الدرك ،الشرطة وتعدد شركات التأمين) هذا من جهة ،من جهة أخرى عدم وجود مصلحة مركزية على مستوى القطر تقوم بجمع كـــل المعلومات بطريقة جدية وموتوق فيها ،فلنقارن بين المعلومات المقدمة من طرف هيئات مختلفة في نفس السنة لنطرح السؤال التالي : كيف يمكن أن نأخذ بعين الاعتبار هذه المعطيات ؟

جدول رقم 15 يوضح تضارب الإحصائيات الحوادث حسب الهيئات المعنية

الحوادث الجسمانية لسنة 1986	الشركة الجزائرية للتأمين	الشـــــرطة	الـــدرك
	30738	13534	21365

هل يصح القول أن كل هيئة تسجل حوادثها الخاصة ،أم أن نفس الحادثة يتم تسجيلها من طرف أكثر من هيئة واحدة ،في نفس السياق ،يمكن إلقاء نظرة عل الجداول رقـــم 3 ، 4 ، 5 المرفقة كملاحق ليتبين للأعين أن المعطيات التي تحملها تبعث على الشك ،بالرجوع إلى الجدول رقم (03) (المعطى من طرف مصالح الدرك الوطني) نجد أن عدد الحـــوادث الجســـدية يبلـــغ 17320 بينما في واقع الأمر أكثر من ذلك ويقدر بـــ 17399 ،نفس الخطأ يتكرر في جدول

رقم 04 حيث ورد أن عدد القتلى هو 3038 والحال أن العدد الحقيقي هو 3038 ،أمام هذا يحق لنا أن نتساءل عن الفارق الذي يقدر بـــ 45 .

أما بالنسبة للجدول رقم 05 فإننا إذا قمنا بجمع كل فئات الحوادث الواردة فيـــه نحصـــل على 17667 بينما تعطي مصالح الدرك رقما يفوق هذا بكثير وهو 21365 أي أن الفـــارق هو 3698 ،وهو فارق لا يمكن الاستهانة به في أية حالة من الأحوال.

التصنيفات المستعملة في الجداول الإحصائية تشكو هي الأخرى من الغموض ولتوضـــيح هذه النقطة سوف نعتمد على الجدول الذي وفرته مصلحة الدرك الوطني والذي يحتوي على 15 سببا مختلفا لحوادث المرور ،وفيما يلي قائمة لبعض منها :

- عدم احترام الأولوية .
- التجاوز الخطير.
- الإنارة غير القانونية .
- تجاوز السرعة المحددة .
- أسباب أخرى .
- طريق غير صالح.
- خلل ميكانيكي.
- رداءة الأحوال الجوية ...الخ...

غالبا ما يتم ملء هذه الجداول بطريقة ميكانيكية وروتينية والقائم بهذه المهمة يعطي رأيـــا ذاتيا حول سبب الحادثة وهذا في غياب المؤشرات الموضوعية التي تمكن من تصنيف هذه الحادثة، ولعل ما يزيد الأمر غموضا أنه وإن كان القائمون بتسجيل الحوادث يصيبون في تحديد الســـبب ،إلا أن الحادثة غالبا ما تكون أسبابها متعددة ، اعتبارا لهذا التداخل ، فهل يمكن اعتبـــار ســـبب حادثة راجعا إلى الإفراط في السرعة أم إلى رداءة الأحوال الجوية ، علما أن وقوع الحادثة تزامن مع رداءة الأحوال الجوية والإفراط في السرعة.

في نفس الإطار ، يلاحظ أن الاستمارة المستعملة من طرف مصالح الشرطة تختلف تماما عن استمارة الدرك الوطني من حيث القائمة المعتبرة لأسباب الحوادث ، اعتبارا لهذا التضارب بـــين

مختلف المصالح نتساءل عن إمكانية استغلال هذه المعطيات ، لأن التوحيد أمر مرغـــوب فيـــه وضروري.

لعل آخر نقد يوجه للإحصائيات في الجزائر هو عدم استغلالها من طرف الهيئات المسؤولة عن جمعها ، عند هذا الحد ، تصبح الإحصائيات عبارة عن أرقام تجمع من أجل الضرورة الإدارية فقط لأن عملية التحليل غائبة تماما ، لما نتكلم عن التحليل فالمقصود هو تحديد العوامل الأكثـــر اسهاما في ارتكاب الحوادث وتقديم التفسيرات المناسبة لهذه العوامل ، يلاحظ على سبيل المثال من خلال معطيات الدرك الوطني أن ولايات الجزائر ، بومرداس ، تيبازة ، والبليدة تمثل أكبر نسبة من حوادث المرور بالمقارنة مع الولايات الأخرى ، لكن هل كل هذه الأرقام تكتسي دلالة إحصائية أم لا ؟ لنفترض أن لديها دلالة إحصائية فأسباب الحوادث تختلف دون شك من ولاية لأخرى ، كما تختلف الإجراءات التي سوف تتخذ في كل ولاية .

تتميز المعلومات المسجلة في معظم الحالات بعدم الثبات ، وعليه فمن حقنا أن نتساءل عن المعيار الذي تم على أساسه تقدير خطورة الحوادث أهو القائم على الخسائر الماديـــة ؟ أم علـــى التكرار؟.

مهما يكن فإنه لا يمكن بأن نحكم بأن الحوادث قد انخفضت بمجرد انخفاض عدد القتلـــى والجرحى، لأن انخفاض مؤشر معين قد يكون راجعا للصدفة أو إلي تحسن في مستوى مصـــالح الإنقاذ والإسعاف والمستشفيات كيف يتم تقدير الخسائر الناجمة عن حوادث المرور ؟.

يلاحظ علي تقدير الخسائر في الجزائر أنه لا يأخذ بعين الاعتبار كل المؤشـــرات إذا يـــتم بطريقة عشوائية لا تعكس الواقع تمما نظرا لغياب طريقة معيارية ،إذا كانـــت طريقـــة تقـــدير التكاليف تختلف من بلد لآخر ،فإنwahgren يؤكد علي ضرورة التميز بين مكونـــات هـــذه التكاليف :

5-التكاليف الاقتصادية

الخسائر الإنتاجية.

التكاليف العلاج الطبي .

التكاليف الإدارية.

التكاليف السيارة.

التكاليف المتعلقة

6-الخسائر البشرية :

وتتمثل في عدد القتلى ،والمعوقين.....الخ....

مما سلف ،يتبين أن حوادث الطرقات تكلف المجتمع أموالا باهظة يمكن تعويضها في بعض الأحيان، إلا أن الخسائر البشرية أكثر أهمية إذ أن الأضرار الناجمة عنها عديدة ويكفي أن نذكر بعضا منها .

- الأضرار المادية والمعنوية لأهل الضحية .
- الخسائر الناجمة عن إجراءات التكفل بالضحية .

استنادا إلي wahgren فقد تكلف وفاة شخص 450 ألف دولار وهو مبلغ يساوي قيمة العلاج المقدم لشخص معوق إعاقة كلية مع إدخال الطب المجاني ،وأصبحت شركات التامين لا تأخذ هذا العنصر بعين الاعتبار رغم أن هذه التكاليف ظلت عبئ علي المجتمع ،وقد اهتم عـــدة باحثين بتقدير معدل تكلفة الشـــخص المصـــاب في حادثـــة مـــرور 1983 abraham and thedie1960 duval وقد إستخلص كل من fleury and malterre fernantez أن التكاليف مرتبطة بعاملين وهما:

-مكان وقوع الحادثة .

-المتعرض للحادثة .

جدول رقم 16 : وقد أعطى الباحثون التقديرات التالية

	داخل المدينة	خارج المدينة
على الأقل وجود راجل واحد في الحادثة	11000	42300
// // // // // وعربة بعجلتين	79000	250.000
// // // // // وسيارة خفيفة	87000	297.000
// // // // // وسيارة ثقيلة	202000	408.000

جدول إحصائيات الحوادث لسنة 2008(حسب مصالح الدرك الوطني)

جدول رقم 17.

نوع الحادثة الشهر	جسدية	مادية	المجموع
يناير	1316	397	1713
فبراير	1226	349	1620
مارس		315	1490
أفريل	1164	347	1706
ماي	1359	360	1836
جوان	1476	314	1957
جويلية	1643	277	1709
أوت	1432	300	1916
سبتمبر	1616	303	1979
أكتوبر	1676	345	1939
نوفمبر	1594	303	1622
ديسمبر	1323	394	1876
	1574		
المجموع	**17320**	**4050**	**21365**

جدول إحصائيات الحوادث لسنة 2008(حسب مصالح الدرك الوطني)

جدول رقم 18 يبين أثر الشهور على إرتفاع عدد الجرحى و القتلى

الآثـــــــار / الشهـــر	جـــرحــــى	قتلـــــــى
يناير	1997	213
فبراير	1812	193
مارس	1632	212
ابريل	2060	286
ماي	2206	285
جوان	2489	378
جويلية	2149	275
اوت	2595	281
سبتمبر	2554	303
اكتوبر	2351	234
نوفمبر	1951	211
ديسمبر	2138	212
المجمـــــوع	25934	3038

7- أسباب حوادث المرور (حسب مصالح الدرك الوطني)

جدول رقم 18 يبين أسباب حوادث المرور لسنة 2008 (حسب مصـالح الـدرك الوطني)

الأسبـــــاب	عـــــدد الحوادث
عدم احترام الأسبقية	1182
تجاوز خطير	1563
وقوف خطير	304
إضاءة غير قانونية	228
تجاوز السرعة المحددة	1755
السياقة في حالة سكر	499
أسباب أخرى خاصة بعدم احترام القانون	1547
طريق غير صالح	467
عدم وجود إشارات المرور	68
خلل ميكانيكي	1299
أسباب أخرى خاصة بالسيارة و الطريق	1272
سوء الأحوال الجوية	604
مرور الحيوانات	249
تهور المارين	4547
أسباب مختلفة أخرى	2083
المجمـــوع	17667

التحسيس والتوعية وحسن التكوين أولا ثم الصرامة في تطبيق القانون وإصدار عقوبات والمخالفات على الجنح المتسببة في وقوع هذه الحوادث .

8- الحوادث المرتكبة بسبب مخالفة السائق لقوانين المرور:

الجدول رقم 19 يوضح عدد الحوادث المرتكبة بسبب مخالفة السائق لقوانين المرور في عام 2008م

م	سبب الحادث	عدد الحوادث	النسبة من إجمالي الحوادث في الجزائر
1	عدم ترك مسافة كافية	14424	%24
2	عدم الإلتزام بخط السير	9762	%16.2
3	عدم إفساح الطريق	1269	%2.1
4	السرعة الزائدة	701	%1.2
5	الدوران الخاطئ	608	%1
6	عدم الإلتزام بالقواعد	107	%0.2
7	السكر	118	%0.2
8	التجاوز الخاطئ	307	%0.5
9	الدخول إلى الممنوع	21	%0.03
10	القيادة بطيش	91	%0.15
11	القيادة بعكس السير	69	%0.11
12	عبور الإشارة الحمراء	151	%0.25
13	القيادة بدون رخصة	69	%0.11
14	الحمولة الزائدة	19	%0.03
المجموع		27716	%46.1

- المصدر: التقرير السنوي لشرطة 2008 م

من الجدول السابق يتضح أن أحد أهم الاسباب في ارتكاب الحوادث هو عـــدم تـــرك مسافة كافية أو التتابع القريب و هو ما يخالف عليه قانون السير و المرور و في المرتبة الثانية عدم الإلتزام بخط السير و يشكلان معاً نسبة (40.2%) من إجمالي الحوادث و نسبة (87.3%) من إجمالي الحوادث المرتكبة بسبب مخالفة السائق لقواعد السير و المرور. و نشير هنا إلى أن هذه المخالفات و إن كان عددها كبير إلا أن الحوادث الناجمة عنها تكون في الغالب حوادث بسيطة و بدون إصابات إلا أنها في نفس الوقت تشكل عائقاً كبيراً في انسياب الحركة المروريـــة علـــى الشوارع. و هناك مجالات أخرى عددها أقل بكثير مثل عبور الضوء الأحمر أو القيادة بطيش أو السرعة الزائدة إلا أن نتائجها تكون في العادة كارثية من حيث الخسائر البشرية من الوفيـــات و الإصابات البليغة و المتوسطة و من حيث الأضرار البليغة في المركبات و الممتلكات.

الإهمال و عدم الإنتباه و يتمثل في عدم تركيز السائق الذهني في قيادة المركبة على الطريق نتيجة لغيابه الذهني (السرحان) أو الإنتباه إلى أمور خارجة عن عملية القيادة كالنظر إلى الشيء ما أو التحدث ُلى شخص ما أثناء القيادة مما يؤدي في النهاية إلى عدم اتخاذ القرار المناسب في الوقـــت المناسب أي بمعنى أن تكون ردة فعله على ما يعترض مساره متأخرة أو بطيئة مما يؤدي إلى وقوع الحادث. و كمثال على هذه الحوادث نجد أنه عند دخول المركبة إلى الدوار مع وجود مركبـــة أخرى أمامها يكون تركيز السائق على المركبات القادمات من اليسار في الدوار و عند دخـــول الدوار يتفاجئ بالمركبة الأمامية واقفة و لم تتحرك و يقوم بدعمها. و هناك أمثلة أخرى كـــثيرة منها النظر إلى جهة معينة خلال السير في شارع مكتض بالسيارات و تكـــون في هـــذه الحالـــة السرعة بطيئة و لكن التتابع قريب فأي شرود ذهني أو النظر بخلاف ما هـــو مطلـــوب يـــؤدي بالضرورة إلى وقوع حادث سير و تشكل هذه الحوادث نسبة كبيرة من إجمالي الحوادث المرتكبة . و في الدولة بشكل عام. و تشير إحصائيات حوادث السير الصادرة عن الإدارة العامة لشرطة أن عدد الحوادث المرتكبة بسبب إهمال السائق (11612) حادثاً تشكل نسبة (19.3%) من اجمالي عدد الحوادث في عام 2008م.

عدم التأكد من خلو الطريق هو كذلك أحد الأسباب المهمة في ارتكاب الحوادث حيث يقـــوم عدم التأكد من خلو الطريق على أمرين، إما أن السائق منشغل ذهنياً و لا يأخذ الحيطة و الحذر الواجبين عند الدخول في الشارع و إما أن ذلك ناتج عن عدم الكفاءة و قلة الخبرة لقلة التدريب

و التأهيل. و مع ذلك فإن هذا السبب تسبب في وقوع (8.4%) من إجمالي عدد الحـــوادث الواقعة في عام 2008م. لا بد من الإشارة أن عدم التركيز الذهني للسائق يعود في الغالـــب إلى التعب و الإرهاق بسبب ساعات العمل الطويلة و 'لى المشاكل الأسرية و الإجتماعية و النفسية للسائق.

سوء التقدير بسبب قلة خبرة السائق و عدم كفاءته و تدني ثقافته المرورية، و هو أحد الأسباب التي قد تنجم عنها حادث مروري، قد يكون في معظم الأحيان كارثياً.

هذه الأسباب مجتمعة تشكل الغالبية العظمى من الأخطاء التي يقع فيها السائق و يـــنجم عنـــها بالتأكيد حوادث و إصابات و وفيات. و هذا التصنيف الذي أخذناه لأخطاء السائق قابل للنقاش و ذلك لأن هناك أسباب قد تكون في نفس الوقت مخالفة لقانون السير و سوء تقدير و إهمال من السائق فعلى سبيل المثال الرجوع للخلف أحد أسباب حوادث السير و قـــد يكـــون الرجـــوع بصورة خطرة يحاسب عليها قانون المرور و قد يكون بصورة صحيحة و لكـــن دون انتبـــاه. و الجدول رقم (2) يوضح عدد الحوادث المرتكبة عام 2008م بسبب الإهمال و سوء التقـــدير و قلة الخبرة و تدني الثقافة المرورية.

9- الحوادث المرتكبة بسبب إهمال و سوء تقدير السائق:

الجدول رقم 20 يوضح عدد الحوادث المرتكبة بسبب إهمال و سوء تقدير السائق في عـــام 2008

م	سبب الحادث	عدد الحوادث	النسبة من إجمالي الحوادث
1	الإهمال و عدم الإنتباه	11612	%19.3
2	عدم التأكد من خلو الطريق	5065	%8.4
3	الرجوع للخلف	9658	%16.1
4	حيوانات سائبة	144	%0.2
5	فقدان السيطرة	217	%0.4
6	الإنحراف	632	%1.05
7	عدم تثبيت الحمولة	58	%0.1
المجموع		27386	%45.5

- المصدر: التقرير السنوي لشرطة 2008 م

10- تأثير المشـــــــــــــــــاة على الحوادث المرور:

يعتبر المشاة أحد العناصر المهمة في التسبب في وقوع الحـــوادث و بـــالأخص حـــوادث الدهس و هناك العديد من الأخطاء يقع فيها المشاة ينجم عنها حوادث مرورية و منها:

عدم الإلتزام بالأماكن المخصصة لعبور المشاة.

عبور الإشارة الحمراء.

عدم التقيد بالسير على أرصفة الطريق، و أحياناً يكون ذلك رغم أنفهم لعدة أســباب منـــها: تكدس الارصفة بالبضائع المتنوعة المعروضة للبيع، استخدام الأرصفة من قبل مالكي الورش المهنية و خاصة في المناطق الصناعية،

عدم وجود أرصفة أو عدم صلاحيتها كأن تكون ترابية و يفضل حينها المشـــاة الســـير علـــى الطريق.

ضعف الوعي المروري عند المشاة و بخاصة الأطفال منهم ، و في هذا الصدد تشير إحصـــائيات الشرطة لعام 2008م أن (24.7%) من ضحايا حوادث الـــدهس في الجزائـــر (إصـــابات و وفيات)هم الأطفال الذين تقل أعمارهم عن (11) سنة و إذا أضفنا إليهم الفئة العمرية من 11 سنة إلى أقل من 21 سنة سنجد أن هذه النسبة سترتفع إلى (36.4%)من إجمـــالي المصـــابين بحوادث الدهس في الإمارة .

هنا لابد من التنويه إلى أن السائق أيضا مسؤول و لو بشكل غير مباشر عن الحوادث التي تقـــع بسبب أخطاء المشاة و عند التحدث عن أخطاء الأطفال فإن مسؤولية السائق تصـــبح مباشـــرة ،حيث يجب أن يعي السائق ما يدور حوله في الطريق و على الرصيف و أن يتوقع تلك الأخطاء . فعلى سبيل المثال قد يلاحظ سائق طفلا يلاعب كرة على الرصيف فيجب عليه في هذه الحالة التأني و أخذ الحيطة و الحذر ، لأن الكرة قد تفلت من يد الطفل و تتجه إلى الشارع و ينطلـــق خلفها الطفل دون أدنى تفكير بالسيارات المارة و الخطر القادم .

11- **تأثير الراكب على الحوادث المرور**: و من صور الأخطاء التي يقع فيها الراكب ما يلي :

الترول من المركبة بصورة خاطئة.

الركوب بشكل خطر في المركبات المكشوفة أو المخصصة لنقل البضائع.

إشغال تفكير السائق بأمور غير القيادة.

و يشير الجدول رقم (3) إلى عدد السير الواقعة في إمارة الشارقة خلال عام 2002 م بسبب المشاة و الركاب .

الحوادث المرتكبة بسبب المشاة و الركاب

الجدول رقم 21 يوضح عدد الحوادث المرتكبة بسبب المشاة و الركاب في عام 2008 م

م	سبب الحادث	عدد الحوادث	النسبة من اجمالي الحوادث
1	عدم تقدير مستعملي الطرق	661	%1.1
2	فتح باب السيارة	193	%0.3
المجموع		854	%1.4

المصدر : التقرير الإحصائي السنوي الإدارة العامة لشرطة 2008م .

إن الخطأ في فتح باب السيارة قد يكون مرتكبا من قبل الطرفين السائق و الراكب و تم وضع هذا الخطأ في هذا الجدول باعتبار أن السائق عادة يكون حذرا أكثر من الراكب في الخروج من المركبة .

و من الجدول رقم (1) و الجدول رقم(2)نلاحظ أن السائق بوجه عام تسبب بنسبة (91.6%) من الحوادث بشكل مباشر .و أن المشاة و الركاب معا تسببوا بنسبة 1.4%من إجمالي الحوادث

ثانيا: المركبة:

تعتبر الأعطال الفنية للمركبة من العناصر المهمة في وقوع الحوادث و الأخطار على الاطلاق الحالة الفنية للإطارات حيث عادة ما يتسبب انفجار إطار في كارثة .

و يعتبر السائق هو المسؤول بالدرجة الأولى عن الحوادث التي تقع بسبب المركبة و ذلك لإهمال العناية بالمركبة و التفقد الدوري لها.

الحوادث المرتكبة بسبب المركبة في الجزائر

الجدول رقم 22 يبين عدد الحوادث المرتكبة بسبب المركبة في الجزائر خلال2008 م

م	سبب الحادث	عدد الحوادث	النسبة من إجمالي الحوادث
1	عدم صلاحية السيارة	0	%0.000
2	انفجار الإطارات	284	%0.47
3	انفصال المقطورة	8	%0.01
المجموع		292	%0.51

المصدر : التقرير الإحصائي السنوي – الإدارة العامة الشرطة 2008 م

من الملاحظ أن الحوادث المرتكبة بسبب العيوب المركبة لم تتجاوز مجتمعة النصف بالمائة و غالبيتها أيما نسبته (97.3%) بسبب انفجار الإطار.

ثالثا: الطرق :

أحد العناصر الأخرى و المهمة في ارتكاب الحوادث هو عنصر الطريق و هنالك العديد من الأسباب التي ينجم عنها الحادث بسبب الطريق و منها :

العيوب الهندسية في تصميم و تنفيذ الطريق.

وجود الحفر و المطبات .

وجود طرق غير معبدة و غير منظمة على الرغم من كثافة الحركة المرورية عليها .

و جودعائق أو جسم غريب في الشارع .

وجود أشغال و أعمال صيانة .

تشير الإحصائيات الصادرة عن الشرطة عن عام2008م أن عدد حوادث السير الواقعة بسبب عدم صلاحية الطريق بلغ (3) حوادث ، بنسبة (0.005%)من إجمالي الحوادث المرتكبة عام 2008م و هذا العدد البسيط يدل على جودة الطرق و كفاءتها العالية .

بوجه عام أن التصميم الهندسي للطريق له أهمية بارزة في الحد من حوادث الطرق و يتجلى ذلك في مواصفات عرض الممر (السرب) و عرض كتف الطريق و نوعه و تأثير التقاطعات على الطريق

رابعا : الأحوال الجوية :

تتسبب العوامل الجوية سنويا بالعديد من الحوادث و الخسائر البشرية و المادية و تتمثل هذه العوامل بالرياح و العواصف الملية و تكون الضباب الصقيع و كذلك الأمطار و السيول في فصل الشتاء و ما ينجم عنها من انهيارات في التربة.

وتتسبب العوامل الجوية خلال عام 2008م بعدد (23)حادثا تشكل نسبة (0.04%)من إجمالي الحوادث في اعام 2008م وقعت لأسباب أخرى خلافا لتلك التي تم ذكرها سابقا و بالتدقيق في هذه الأسباب نجد أن غالبيتها أيضا يعود إلى السائق. و يتبين لنا مما سبق أن الإنسان مسؤول عن (92%)من إجمالي الحوادث عام 2008م و إذا أخذنا بعين الأعتبار الأسباب الأخرى فإن هذه النسبة ترتفع لتصل إلى (98%)بمعنى آخر أن المركبة و الطريق و الأحوال الجوية مسؤولة فقط عن (2%) من الحوادث.

آثار و تكلفة حوادث السير

تعتبر المشكلة المرورية مشكلة عالمية تعاني منها جميع الدول و بدرجات مختلفة لما لها من آثار سلبية على المجتمع و الإنسان و كذلك لتكلفتها الاقتصادية الباهظة .إن الخسائر البشرية الناجمة عن هذه الحوادث لا تقدر بثمن فهذه الأضرار لا يمكن تعويضها ، ففي دولة الأمارات العربية المتحدة نجد أن الخسائر البشرية بين فئة الشباب بين سن 18 و 29 سنة (18).

إن المبالغ الضخمة التي تنفق على تربية و تعليم الشباب و تنشئتهم إضافة إلى العناء و الجهد الذي يتكبده الأهل للبلوغ بهم إلى سن الإنتاج و العمل و خدمة الوطن أمر عظيم لا يستهان به، و فجأة و نتيجة الإهمال و نتيجة لعمل طائش يفقد هؤلاء الشباب أرواحهم أو يصابون بعاهات مستديمة.

و حسب الإحصائيات الدولية فإن حوالي 300.000 شخص يذهبون ضحايا لحوادث السير و هنالك كذلك ما بين 10مليون إلى 15 مليون إصابة ناجمة عن حوادث السير خلال العالم و كما ذكرنا فإن هذه الأعداد متفاوتة حسب الدول فنجد أن الدول الغربية المتقدمة

ضحايا الحوادث فيها بسيط مقارنة بالدول النامية ، حيث تبلغ نسبة الوفيات إلى عدد المركبات في الدول النامية 20 أو 300 ضعفا لتلك التي في الدول الأوروبية و خصوصا في دول أفريقيا . و كما تظهر الإحصائيات التناقض المستمر في عدد الحوادث و الوفيات الناجمة عنها في الـــدول المتقدمة و على العكس تماما في الدول النامية فإن الأمر يسير إلى الأسوأ.

و حسب ما أفصحت عنه منظمة الصحة العالمية مؤخرا فإن وفيات حـــوادث الســـير و المرور تمثل أربعة وفيات الحروب وفقا للتقرير تسببت الحوادث في مقتل أكثر من 1.26 مليون شخص في عام 2000م وقع (90%) من الوفيات الناجمة عن الحوادث في البلدان الأكثر فقرا.

و تعكس الأرقام التالية التطورات الهائلة التي طرأت على السلامة المرورية في العـــالم و خاصـــة الدول الغربية فعلى سبيل المثال في الولايات المتحدة الأمريكية انخفض عدد الوفيات الناجمة عـــن حوادث السير بنسبة (94%)خلال الفترة (1912م-1993م) ، حيث هبط معدل الوفيـــات للسيارات المسجلة من 33 الى حالتين . وفي ألمانيا انخفض عدد الوفيات بسبة (47%)خـــلال فترة (1975م-1990م) وعدد الاصابات الخطيره بنسبه (25%) وذلك مع الزيـــادة الـــتي طرأت على عدد الحوادث، حيث أرتفع عدد الحوادث ارتفاعا بسيطا خلال نفس الفترة. ويعزى هذا الانخفاض في عدد الوفيات سواء في الولايات المتحدة او ألمانيا الى الاهتمام الكبير الذي توليه هذه الدول لابحاث السلامة المرورية وسلامة المركبة وما ينطبق على الولايات المتحـــدة وألمانيـــا ينطبق على معظم الدول الغربية وفي مقدمتها فرنسا وانجلترا(20).

وفي الدول مجلس التعاون الخليجي نجد أن ضحايا حوادث السير بلغ (255) ضحية لكل مائة نسمة وعدد الوفيات (23) حالة وفاة لكل مائة ألف نسمة في حين يصل هذا المعـــدل الى (18.4) في الولايات المتحدة و(8.1) في انجلترا و(13.6) في ألمانيا . وفي المملكـــة العربيـــة السعودية بلغ عدد ضحايا حوادث السير والمرور ما يزيد عن نصف مليون ضحية أي ما يعـــادل (3.5%) من اجمالي سكان المملكة العربية السعودية وذلك خلال الفترة (1971م-1994م) ، بينهم (60660)حالة وفاة يشكلون (12%) من اجمالي عدد الضحايا (21) .

والجدول رقم (5) يوضح عدد الوفيات في بعض دول العالم خلال عـــام 1997م زتـــوزيعهم حسب الجنس والفئة العمرية.

الحوادث الطرق في بعض الدول خلال عام 1997 م حسب الجنس و الفئة العمرية

الجدول رقم23 يوضح عدد الحوادث الطرق في بعض الدول خلال عام 1997 م حسب الجنس و الفئة العمرية

الجهة والجنس الفئة العمرية	الولايات المتحدة		المملكة المتحدة		اليابان		روسيا		الكويت	
	ذكر	أنثى	ذكر	أنثى	ذكر	أنثى	ذكر	أنثى	ذكر	أنثى
أقل من سنة	82	78	2	3	12	12	16	17	-	-
1- 4	356	301	26	18	65	44	131	117	16	5
5- 14	1017	793	115	70	156	74	845	466	27	5
15-24	7011	3016	704	176	1967	467	3799	1392	88	4
25-34	5323	2028	599	123	982	202	4463	1036	70	6
35-44	4495	1992	309	92	675	179	4510	1135	50	11
45-54	3177	1512	249	80	1117	389	2341	762	30	5
55-64	2031	1214	173	74	1356	627	1955	868	22	2
65-74	1913	1391	195	135	1275	797	1106	972	9	1
75+	1436	2098	266	234	1234	1055	344	662	3	1
غير محدد	18	4	-	-	8	1	135	93	1	-
المجموع	27913	14427	2638	1005	8847	3847	19645	7520	316	40
الاجمالي	42340		3643		12694		27165		356	

لمصدر: منظمة الصحة العالمية

من الملاحظ أن الشباب يحتلون المرتبة الأولى في عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق في الدول الخمس المذكورة حيث شكلت الفئة من (15- 24) سنة أعلى نسبة في الولايات المتحدة و بلغت هذه النسبة (23.7%) و (24.2%) في المملكة المتحدة و في اليابان شكلوا نسبة (19.2%) .

و حتى نتمكن من المقارنة أخذنا معدل وفيات حوادث الطرق لكل (100.000)نسمة أوجزناه في الجدول التالي :

الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق لكل (100.000) نسمة

الجدول رقم 24 الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق لكل (100.000) نسمة عام 1997

الجنس الجهة	ذكر	أنثى	المجموع
الولايات المتحدة	21.3	10.3	15.81
المملكة المتحدة	9.1	3.3	6.17
اليابان	14.5	6.0	10.16
روسيا	28.7	9.7	18.6
الكويت	–	–	19.7
الإمارات	–	–	23.6
إمارة الشارقة	–	–	21.86

المصدر: منظمه الصحة لعالمية

نلاحظ من خلال الجدول رقم (6)أن معدل الوفيات لكل (100.00) نسمة في دوله الإمارات العربية المتحدة يعتب مرتفعا نسبيا إذا ما قورن بمعدل الوفيات في بعض الدول الغربية كالمملكة المتحدة أو اليابان .

و في دراسة أعدها الباحث في الشؤون المرورية الدكتور مرضي المالكي نشرت صحيفة الخليج في عددها الصادر في 10 ديسمبر عام 2002 بعض نتائجها ،أوضحت الدراسة أنه خلال العام الحالي (2002 م) بلغ عدد الحوادث في المملكة العربية السعودية 320 ألف حادث تسببت هذه الحوادث بوفاة (13) شخصا يوميا و إصابة (86) شخصا يوميا

وفي دولة الإمارات العربية المتحدة بلغ عدد الوفيات الناجمة عن حوادث السـير خـلال عـام 2001م (803) حالات وفاة وعدد (11143) إصابة بينها (755) إصابة بليغة و(3748) إصابة متوسطة والبقية إصابات طفيفة .

وفي دلالة على أن الشباب يشكلون النسبة الأكبر في عدد ضـحايا الحـوادث نجـد أن الأطفال والمراهقين تحت 18عاماً شكلوا نسبة (15.4%) من إجمالي عدد الوفيات الناجمة عن حوادث السير بعدد (124) من إجمالي عدد الوفيات الناجمة عن حوادث السير بعدد (124) حالة وفاة ، في حين بلغ عدد الشباب من 18 الى 30 سنه الذين قتلوا في حـوادث الطريـق (267) شخصا يشكلون)33.2%) من اجمالي عدد الوفيات في الدولة وبالتالي فـان عـدد الوفيات الناجمة عن حوادث السير لمن هم دون الثلاثين عاما بلغت (391) حالة وفاة وبنسـبة (48.7%) من اجمالي عدد الوفيات ، أي أن نصف عدد الوفيات الناجمة عن حوادث السير هم من الشباب والاطفال . وتجدر الاشارة الى أن عدد (244)حالة وفاة عام 2001م هم من الفئة العمرية من 30 حتى 45 سنة ويشكلون نسبة (30.4%) أي ما يقارب الثلث وهـذه الفئـة العمرية تكون في عز العطاء والوطن بحاجة ماسة اليهم والى امانياتهم للبناء والتطور. واذا أحصينا عدد الوفيات لمن هم في سن العمل والعطاء أي الذين تتراوح اعمارهن بين 18 سنة و45 سنة نجد بأنهم يشكلون معا نسبة (63.6%) من اجمالي عدد الوفيات في الدولة خلال عام 2001م . والحال لا تختلف كثيرا بالنسبة الى أعداد ونسب الاصابات (البليغة والمتوسطة والبسيطة) مـن حيث توزيعهم النسبي . ولابد أن نذكر أن نسبة المواطنين من الوفيات بلغت (32.7%) مـن اجمالي الوفيات، حيث بلغ عددهم (263)شخصا وتعادل هذه النسبة نسبة الوفيـات لأكـبر جاليتين في دولة الامارات العربية المتحدة وهما الجنسية الهندية والجنسية الباكستانية، حيث شكلا معا نسبة (33.2) من اجمالي عدد الوفيات في الدولة مع الفرق الواضح بين عدد رعايا الجاليتين وعدد المواطنين في الدولة

12- التكلفة الإقتصادية للدولة الجزائرية في مجال حوادث المرور :

إن إرتفاع نسبة الحوادث المرور في الجزائر بلا شك سيؤدي إلى إرتفاع في نسبة التكلفـة المالية و الإقتصادية للجزائر في تغطية هده الحوادث .

فكما سيتبين لاحقا من خلال الأرقام والجداول ، فقد سجلت الجزائر في الســـنة الماضـــية 2002 وقوع 41754 حادث مروري ، أي بمعدل 111 حادث في اليوم الواحد .وقد خلف هدا 4314 قتيل، أي بمعدل 11.24 قتلى لكل 100 حادث مروري، أي 11.82 قتيل في اليوم على المستوى الوطني ، و57013 جريح ،أي بمعدل 148.50 جريح لكل 100 حادث مروري، وهدا يعني وقوع 205.25 جريح في اليوم الواحد .

-إن هده الأرقام العالية المذهلة في حوادث المرور وما تخلفه من أضرار ماديـــة ومعنويـــة، أكـــدت بأن الإجراءات المتخذة للوقاية من هذه الظاهرة لم تعد قادرة على إحتوائها أو التحكم فيها .لدى جاء هدا القانون الجديد 01/14 لبعث الأمن لدى الكثيرين لتغيير الوضع ، بإعتبـــار أن القانون هو أقوى سلاح لمواجهة أي آفة .

لكن وبعد قرابة العامين من العمل بهذا القانون لم يزل وضع المرور يتجـــه نحـــو الأســـوأ والدليل على ذلك هو نتائج العام الماضي 2002 مقارنة بالعام الماضي 2001 ،وبالتالي لم يزل السؤال مطروحا ؟"

فحسب السيد مسعود ناصر نائب مدير حركة المرور في الطرق بوزارة النقل ف'ن قانون المرور01/14 جاء لتدعيم وسائل وأساليب الوقاية من حوادث المرور ،خاصة وأن أرقاما مرعبة ثم الإعلان عنها مؤخرا في دراسة أجراها مكتب الجراسات للنقل الحضري سنة 2001 حـــول التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور في الجزائر ،فالنتائج المتوصل إليها أشارت إلي رقم 35 مليـــار دينار جزانري كتكلفة سنوية لعدد القتلى والجرحى من مختلف حوادث المرور ،وهو ما يعني أن كل قتيل يكلف خزينة الدولة 5 مليون دينار سنويا .

ورغم أن الأرواح البشرية لا تقدر بثمن ،إلا أن الجزائر تخسر في كل مرة يسقط فيها سائق أو راكب أو راجل ضحية لحادث مرور ،إبنا من أبنائها قد يكون سندا أو كفاءة لا تعـــوض في بناء مستقبل البلد ،ناهيك عن ما يكلفه الاستشفاء والعلاج للتكفل بالجرحى، ولذلك فـــالجزائر تخسر الكثير ماديا ومعنويا بسبب حوادث الطرقات .

هذا من ناحية التكلفة الاقتصادية للدولة الجزائرية في تغطية ميزانية حوادث المرور المتمثلـــة في التعويضات للمتضررين .

وأما من ناحية النفقات المتعلقة بالحملات التوعوية والملتقيات والندوات التي تنظمها الجهة المختصة ،فقد بلغت هذه المصروفات السنة الماضية 2002حسب السيد كمال عمر مسـؤول المالية والمحاسبة لدي المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ما يزيد عـن 30 مليـون دينـار جزائري منها ما يزيد عن 10 مليون دينار جزائري كتجهيزات للطبع والإنجاز :

-تمرير حملة إعلامية في مجال حوادث المرور عبر وسائل الإعلام لمدة أسبوع يكلـف 10 مليون د.ح

-ملتقى إعلامي للوقاية من حوادث المرور لمدة يوم واحد فقط يكلـف 1.500.000 د.ج

-مصروفات الطبع والإنجاز سنة 2002 بلغت 9.000.000 د.ج .

-مصروفات الومضات الإشهارية سنة 2002 بلغت 2.000.000 د.ج .

وقد تكون هذه الأرقام زهيدة جدا مقارنة بالتكلفة الاقتصادية العامة ،إلا أنها جـديرة بالذكر ،لأنها تعد فقط للتجهيزات المخصصة للحملات الإعلامية .

13- الأضرار الناجمة عن ظاهرة حوادث المرور في الجزائر :

في هذا العنصر نتناول بالأرقام والجداول إحصائيا الأضرار المادية البشرية الـتي خلفتـها حوادث المرور سنة 2002 وأسبابها وأماكن وقوعها .كما نقوم بتحديد عدد الضحايا فيها، ثم تقسيمه إلي فئات حسب الجنس والعمر ،وأصناف المركبات المتسببة في هذه الحوادث

وبما أننا خصصنا عنصرا يبين الخسائر الباهظة التي تكلفها حوادث المرور في الجزائر، فأننا سنصب تركيزنا في هذا المبحث علي الأضرار البشرية التي تسببها حوادث المرور.ثم نقوم بمقارنة نتائج هذا العام 2002 بالعام السابق له 2001 .

فحسب إحصائيات الدرك والأمن الوطنيين ،سجلت الجزائر سنة 2002 حوالي 41754 حادث مرور تسبب في جرح 57013 شخص ،ومقتل 4314 شخص .

وقد سجل من مجموع هذه الحوادث 20025 حادثا وقع على مستوى المناطق الحضرية ، مخلفا 21551 جريحا ،و1121 قتيلا. أما في المناطق الريفية فقـد سـجل وقـوع 21729 حادث، خلف 35462 جريح ،و3193 قتيل ،وهذا ما يوضحه الجدول التالي :

جدول رقم 24 يبين عدد حوادث المرور في المناطق الحضرية والريفية لسنة 2002

عدد الحوادث		عدد الجرحى		عدد القتلى	
41754		57016		4334	
حضري	ريفي	حضري	ريفي	حضري	ريفي
2005	21729	21551	35462	1121	3193

وحسب نفس مصدر الإحصائيات فإن حوادث المرور لسنة 2002 شهدت على المستوى الوطني معامل تغير مقارنة بالنسبة لسنة 2001 يقدر ب75،8% يتشكل من :

-زيادة في عدد الجرحى بنسبة تقدر ب35،4% مقارنة بجرحى حوادث المرور لسنة (2001) .

-زيادة في عدد القتلى نسبة ب49،14% مقارنة بقتلى حوادث المرور لسنة (2001)

جدول رقم 25 مقارنة حوادث المرور لسنة 2002 بنسبة 2001 :

	سنة 2001	**سنة 2002**	**نسبة التغير**
عدد الحوادث	38393	41754	
عدد الجرحى	54633	57013	
عدد القتلى	3786	4314	

نلاحظ من خلال الجدول أن الإفراط في السرعة يساهم بأكبر نسبة في وقوع حوادث المرور، وتمثل36,43% ،أي أنه خلال سنة 2002سجلت المنطقة الحظرية 6671 حادث سببه الإفراط في السرعة ،تليها في الرتبة الثانية عدم احترام إشارات المرور التي سجل 2803 حادث،أي بنسبة31،15% ثم المناورات الخطيرة والمجازفة بنسبة 09،11% أي ما يعادل 2030 حادث.

أما عن أسباب وقوع حوادث المرور في المنطقة الريفية وحسب الإحصائيات للدرك الوطني فإنها تعود إلي فقدان السيطرة الذي سجل 4341 حادث متبوع بجنحة السرعة المفرطة

التي خلفت 3475 حادث ،ثم التجاوز الخطير الذي خلف هو الآخر 2269 حادث، وهذا ما سيوضحه الجدول التالي :

نستنتج مما سبق أن العامل البشري يبقي المتسبب الأول في وقوع حوادث المرور ،وذلـــك بنسبة لا تتغير عن سابقاتها المسجلة في السنوات السابقة أكثر من 80% من مجمـــوع حـــوادث المرور .

14- أصناف المركبات المستهدفة للوقوع في حوادث المرور :

هذه المركبات على مستوى المناطق الحضرية إحصائيات المديرية العامة للأمن الوطني هي كالتالي :

من خلال الجدول نلاحظ أن السيارات الخفيفة –أي السياحية- تحتـــل الرتبـــة الأولي في أصناف المركبات المتطورة في وقوع حوادث المرور، وقد خلفت 15529حادث من مجمـــوع الحوادث الواقعة على مستوي المنطقة الحضرية، أي بمعدل99،68%، تليها الدراجات الناريـــة ب2502 حادث أي بنسبة 11.11%، ثم الوزن الثقيـــل ب1986 حـــادث، أي بمعـــدل 74،8%.كما ن لاحظ بأن مركبات النقل الجماعي تتسبب بنسبة 26،02% فقط من مجموع الحوادث الواقعة علي مستوى المنطقة الحضرية، ثم القطارات هي تتسبب في حوادث المرور بنسبة ما قبل الأخيرة "مركبات النقل الجماعي" وهي 23،00%.

نلاحظ من خلال الجدول أن الجزائر تحتل المرتبة الأولى في وقوع حوادث المرور بتسجيلها 4207 حادث في سنة 2002 من مجموع 20026 حادث مرور وقع على المستوى المنـــاطق الحضرية ،تأتي بعدها ولاية سطيف ب1102 حادث.

وقد سجلت هاتين الولايتين على المستوى المناطق الحضرية من القتلى والجرحى هي كالتالي

15- أسباب الحوادث من الوجهة الاحصائية:

لقد تعددت البحوث قصد الوقوف علي أسباب حوادث المرور ،ويلاحـظ أنـه رغـم اختلاف المنهجيات المستعملة يظل العنصر البشري المسؤول الرئيسي في وقوف وراء الحوادث.

سنحاول فيما يلي تقديم بعض الدراسات التي تعرضت ألى أسباب الحوادث ،ففي البداية، استخلص كل من morsel and mcfarland (1954) ما يلـي (رجـاء الغاميـدي 1989 ص331)

- السرعة هي السبب الرئيسي في الحوادث وتؤدي إلي 46% من القتلـى و43% مـن الجرحى .
- -معظم إصابات المشاة تحددت خارج الممر المخصص للمشاة .
- 85% من الحوادث تقع في ظروف جوية ملائمة .
- إن معظم السيارات المتعرضة للحوادث في حالة جيدة .
- إن الفترة بين الساعة الرابعة والسادسة مساءا (16-18) تجدب أكثر عدد ممكن مـن الحوادث.
- نهاية الأسبوع هي أخطر أيام الأسبوع في وقوع الحوادث .

لقد أستخلص الأكادمية الوطنية للعلوم (1952) ما يلي :(الطيب أبو العـلاء 1999 ص131).

-75% إلي 90% من الحوادث سببها الخطأ الإنساني .

-معطيات الحوادث تشكل محتا غير ثابت ومشكوكا فيه في دراسة الحوادث .

-حملات التوعية لها فاعلية مؤقتة .

أما شركة métropolitain life للتأمين فقد حاولت تحديد عدة أسباب كما أقدمت علي تقدير مساهمة كل سبب حسب المعطيات الموجودة بحوزتها الأسباب والنسب المساهمة مقدمة في الجدول التالي :

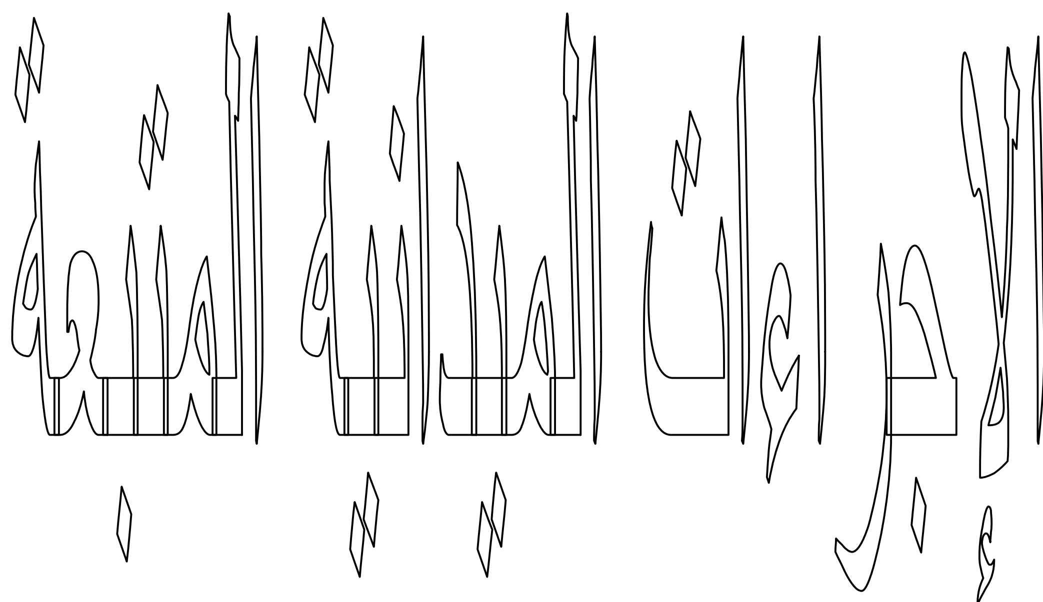
جدول رقم 26 يوضح إحصائيات حول أسباب الصحية للحوادث

السبب	النسبة المؤوية
اتجاهات خاطئة	14
عدم إدراك الأخطار	12
سوء التقدير للمسافة والسرعة	12
التهييج	10
عدم المسؤولية	8
عدم تركيز الانتباه	8
العصبية والتخوف	6
الاختلال البصري	4
مرض عضوي رد فعل بطئ	4
ارتفاع ضغط الدم	4
الشيخوخة	2
الاكتئاب	2
التعب	2
توزيع غير عادل للانتباه	2
تقص الخبرة	2
أسباب أخرى	6

خلاصة الفصل:

في هذا الفصل، تطرقنا إلى المؤشر الإحصائي لتبيرير هذه الدراسة، بعـــض العناصـــر العلمية التي تؤثر على هذه الظاهرة،حيث تحدثنا عن الإحصائيات الرسمية للحوادث المرور في الجزائر، و المركبات التورطة فيها، وحجم هذه المشكلة بالإضافة إلى التكاليف الإقتصادية لها، و البشرية، و تكلمنا عن الأسباب التي تؤدي إلى الحوادث حسب مصالح الدرك الوطني، كما أسهبنا في ذكر الحوادث المرتكبة بسبب مخالفة السائق لقوانين المرور، و تأثير المشاة عليها، و الحوادث المركبة بسبب المركبة، أصنافها المرتكبة لها.

الفصل الخامس:



تمهيد:

في هذا الإطار سوف نتعرض لبعض الحوادث والدراسات و التجارب التي تتناول حوادث العمل وعلاقتها مع بعض المتغيرات لأن الدراسات في هذا الصدد كثيرة ومتنوعة على حد كبير ونحن سوف نذكر في بحثنا هذا بعض الدراسات التي تفيدنا في هذا الميدان وهي كالأتي:

الدراسات الأجنبية :

دراسة دافيدز و ماهوني:

تنطلق هذه الدراسة من فكرة شائعة ، من أن الحوادث في الغالب ليست من إحداث الصدفة بل مرتبطة بكيفية ما بعوامل دينامكية داخل الفرد ، وأن المعتقد أن سمات الشخصية والانفعالات والاتجاهات والعوامل الدافعة الأخرى ومن ثم استخدم الباحثان اختبارا إسقاطينا لدراسة تأثير الاتجاهات والخصائص النفسية على القابلية لحوادث العمل ، وكانت عينة البحث مجموعتان من عمال مختارين من إحدى المؤسسات الصناعية ، تتكون كل واحدة من 17 عاملاٌ حيث بلغ مجموع حوادثهما 47 حادثة ، أما الأفراد المجموعة الثانية لم يتعرضوا لحوادث خلال الفترة من 1954.01.01 إلى 1955.12.31 ،حيث كان المجموع متقارب من حيث السن والمستوى التعليمي والذكاء والمستوى الاقتصادي والاجتماعي والتعرض لنفس أخطار العمل ونفس الظروف الفيزيقية ، وكان الاختبار ألإسقاطي المستعمل تكملة الجمل مقتبس من اختبار دافيدز تتكون من 100 وحدة تقيس تسع سمات ، والنتيجة هي أن الجماعة ذات الحوادث كانت درجتها أقل بشكل كبير في سمات الشخصية الإيجابية والمرغوب فيها اجتماعيا ، وكذلك يتضح لنا أن جماعة الحوادث كانت تميل إلى الحصول على درجات أعلى في السمات الشخصية السلبية -(د.محمود السيد ابو النيل ص119)

مناقشة دراسة دافيدز و ماهوني:

تفيد هذه الدراسة بأن هناك علاقة قوية بين السمات الشخصية الإيجابية والمقبولة إجتماعيًا وقلة حوادث العمل ، كما أن هناك علاقة قوية بين السمات الشخصية السلبية وغير المرغوب فيها إجتماعيًا وكثرة الوقوع في الحوادث العمل ، إن هذه العلاقات الطردية بين السمات الشخصية المرغوبة أو غير المرغوبة فيها اجتماعيا والوقوع في حوادث عمل يمكن أن يرجع إلى الوراثة لأن هناك من الأشخاص من لديهم ميل إلى الحوادث عمل بصفة وراثية .

دراسة سيلزر وبين :

أراد الباحث أن يتأكد من العلاقة بين حوادث السيارات الإنتحار ، والدافع اللاشعورية وكانت عينة البحث 30 حريصا عقليا من مدمني الكحوليات و20 مريضا عقليا من غير المدمنين ، وقدر عدد محاولات الإنتحار أو التفكير فيه والتي قام بها كل من أفراد المجموعتين أوجد الباحث أن الإرتباط بين هذا العدد الكلي لحوادث السيارات التي كانت على أفراد العينة مسؤولا عنها وأن متوسط الحوادث 33 مريضا الذين اعتبروا مبالين للإنتحار 72, ، أي أن متوسط حوادث الجماعة الحالية للإنتحار فاق ضعف متوسط حوادث الجماعة غير المبالية للإنتحار ، أما النسبة ل30 مريض المدمنين كان متوسط الحوادث 17 . منهم الذين صنفوا من الجماعة المبالية للانتحار هو 3,7 من الحوادث لكل منهم ، بينما كان هذا المتوسط 1,77 حادثة للفرد من 13 الذين صنفوا من جماعة غير المباليين للإنتحار من بين 30 مدمن . والنتيجة أن حوادث السيارات تزداد مع الميل للانتحار . (د.محمود السيد ابو النيل ص121)

مناقشة دراسة سيلزر وبين :

إن إعتبار السلوكات الصادرة من طرف المرضى عقليًا سلوكات لا شعورية أمر غير مؤكد علميًا فهناك من المرضى عقليًا من يقوم بهذا التصرف عن وعي منه وهو يعرف ما يقوم به إلا أن هذا التصرف غير مرغوب فيه إجتماعيًا .

دراســـة هيرسي Hersé :

أراد الباحث أن يدرس اثر الحالة الإنفعالية الراهنة في أحداث الحوادث فقام بدراسة على 400 حادثة ، فوجد أن أكثر من نصفها قد حدث للأفراد في فترات حالاتهم الإنفعالية الراهنة المكتسبة التي تتسم بالحزن والخوف ، ويرى هيرسي مثل هذه الحالات تحول ما بين الفرد وستخدامه لذكائه وإمكانياته الخاصة في معالجة المواقف التي يتعرض لها بكفاءة مناسبة ، ومن تم تكثر حوادثه في مثل هذه الحالة ، ويتضح أهمية هذه النتائج إذ يذكر لنا أن الفرد يكون في حالته الإنفعالية مكتئب في 20 % فقط من وقته وعلى ذلك فلو أن الحوادث لا تتأثر بالحالة الإنفعالية الراهنة تحدث 20 % منها في تلك الحالات المكتئبة وما حدث أكثر من نصفها ، كما إتضح من دراساته أن حالة الإنتهاج الزائد تعرض الفرد للحوادث أيضا ، إذ يكون لديه رغبة جامعة للعمل بأقصى سرعة الأمر الذي يجعله يغفل عن المخاطر والتركيز على الإنتاج. (د.محمود السيد ابوالنيل ص123)

مناقشة دراســة هيرسي Hersé :

إن الجزم من أن هناك علاقة بين الحالة الإنفعالية الراهنة والوقوع في حوادث العمل بدون إخضاع الفرضية إلى تطبيق الميداني نتائجها لا يمكن الوثوق فيها لأن الباحث في هذه الدراسة لم يقم بعزل مجموعة من المتغيرات الدخيلة مثل الظروف الفيزيقية والخصائص الشخصية والمتعلقة فقط بالفرد .

كما أن هناك بعض المواقف يعتبر الإنفعال فيها شيء ضروري وإجابي للوصول إلى حل ملائم من أجل تجنب الوقوع في الحوادث .

دراســة شانز سيلنغ Selling وتشامبرز :

قام الباحث بدراسة العلاقة بين معدل الذكاء وعدد الحوادث في المؤلف نشره عن 1941 قارن فيه بين معدل الحوادث 6829 عاملاً صناعيًا وبين درجة ذكائهم (لاحظ الجدول التالي) .

درجة إختبار الذكاء	الإصابة في السنة لكل 100 عامل
مرتفعة أ	0.66
ب	1.12
ج	1.53
د	2.08
منخفضة هـ	2.76

ومن خلال قراءتنا للجدول تتضح لنا العلاقة السلبية الموجودة بين درجات إختبار الذكاء وبين معدل درجات الحوادث .

وفي نفس المرجع يذكر الكاتب تجربة تشامبرز CHOMBERS التي يذكر فيها دراسته للتوضيح العلاقة بين الذكاء والوقوع في الحوادث ، والتي تبين من خلالها أن أفراد قليلين جدا من القابلين للحوادث والتي تبين أنهم كانوا على درجة من متوسط في ذكائهم ، وأنة الحوادث في غالبيتها للأفراد المنخفضين في الخصائص المرتبطين بالقدرة العقلية وفي ميدان السيارات وجد أن المعدلات العالية من الحوادث عادة ما ترتبط بالذكاء المنخفض ، وفي نفس النتيجة توصل إليها سليغ Selling عام 1943 عند السائقين معافي العقول ، إذ تبين أن ثلث الحوادث التي أحيلت لدراسة

النفسية من محكمة المرور بدترويت BETROIT كانت حالات ضعف عقلي. د فرج عبد القادر طه – علم النفس الصناعي التنظيمي –دار النهضة العربية –بيروت لبنان .

مناقشة دراســـة شانز سيلنغ Selling وتشامبرز :

إن التناقض في النتائج الدراستين حيث أن الدراسة الأولى وجدن أن هناك علاقة سلبية بين الذكاء والوقوع في حوادث العمل . أما الدراسة الثانية فقد وجدت أن هناك علاقة إجابية بين الذكاء وعدم الوقوع في الحوادث العمل ، إن هذا التناقض راجع إلى الإختلاف في البيئة التي إجريت فيها هذه الدراسة حيث لا ننسى أثر الظروف الفيزيقية والخصائص الشخصية المتعلقة بالفرد ، وأثر الوراثة على الوقوع أو عدم الوقوع في حوادث العمل .

درسة جرينوود وودز :

وهذه الدراسة تحاول التحقق من الفروق بين الأفراد في ميلهم إلى التسبب للوقوع في الحوادث ، وكان هذين الباحثين من أعضاء هيئة البحوث المتعلقة بالتعب في بريطانيا ، من الأوائل الذين درسوا هذه الفروق الفردية وقد بدأ بحوثهما بوضع ثلاثة فروض وهي :

أولا : إن التفاوت بين الأشخاص والوقوع في الحوادث يرجع إلى توزيع العشوائي (عامل الصدفة).

ثانيا: إن السبب في اختلاف الأفراد في الوقوع في حوادث العمل هو أن بعضهم أميل للوقوع فيها وهذا رجع إلى وجود شيء غير متوقع في الحادثة تؤدي بالفرد إلى الوقوع فيها .

ثالثا : إن الوقوع في الحوادث لا يعني الفرد الذي وقع في حادث سوف لا يقع في حادثة الأخرى.

والنتائج كانت كالأتي حيث أن مقارنة وقوع الحوادث بالتوزيع النظري للمصادفة حيث أن الفرض الأول يفسر التوزيع المشاهد في الوقوع ،ولكن التوزيع النظري للفرضين الآخرين إلى الاتفاق إلى حد لبأس به بتوزيع للوقوع في الحوادث ،ولكن الفرض المتعلق بالتوزيع غير المتساوي كان أكثر إيقاعا من الافتراض . (ج ب جيلفورد –بإشراف د يوسف مراد ص45).

مناقشة درسة جرينوود وودز :

حيث هذه الدراسة تريد التأكد من الفروق في ميل للوقوع في حوادث العمل أي بمعنى هل الميل للوقوع في حوادث العمل راجع إلى عامل الصدفة أم أن هناك عوامل أخرى تساعد للوقوع في حوادث العمل ؟.والنتيجة التي توصلت إليها هو أن الوقوع في حوادث العمل راجع إلى التوزيع المصادفة .

دراسة ينوبلد:

وهو باحث إنجليزي أراد أن يوضح من خلال تجربته الأفراد الذين لديهم ميل للوقوع في الحوادث ،حيث قام بفحص ملفات 411 شخصا يعملون في منطقة واحدة بين سنة 1913و1924،وجد أن الذين حدثت لهم حادثة و لم يتعرضوا لحادثة على الإطلاق في خلال السنوات الستة الأولى من تشغيلهم ،كان متوسط عدد الحوادث التي وقعت لهم في السنوات الستة التالية 0.32 ، في حين العمال الذين تعددت حوادثهم في السنوات الستة 1.06 حادثة. (د أحمد عبد الخالق ص120).

مناقشة دراسة ينوبلد:

إن هذه الدراسة تبين أن ميل للوقوع في حوادث العمل راجع إلى الخبرة في العمل ،بما أن المجموعة في السنوات الستة الأولى لم يتعرضوا إلى حوادث العمل ،وهذا راجع ربما إلى معرفتهم والتعامل مع وضعية العمل ،والعكس صحيح حيث أن نفس العينة في الستة السنوات التالية تعرضوا إلى حوادث العمل .

لذلك يمكن القول بأن كلما زاد طول مدة العامل في عمله كلما زادت حوادث العمل .

دراسة كيفارت وتيفن :

الهدف من هذه الدراسة هو توضيح العلاقة بين قوة الإبصار وارتكاب العامل الحوادث، وكذلك تأثير الخبرة على الحوادث ،قيست القدرة على الإبصار المطلوبة في 12 وضيفة ،ثم قيست القدرة على الإبصار لدى العمال المشتغلين بهذه الوظائف ،وذلك لمعرفة عما إذا كانت قدرة العامل تتلاءم مع القدرة المطلوبة للحمل من عدمه ،وقد أدت النتائج إلى اعتبار أن 11 وضيفة من12 وضيفة كانت نسبة الذين لم يرتكبوا حوادث أعلى من العمال الذين يمتلكون قوة الأبصار المناسبة عن أولئك الذين لم يجتازوا اختبار الأبصار أما الوظيفة الأخيرة (12) فلم يوجد فيها أي فرق في الحوادث. (د عبد الرحمن العيسوي)

مناقشة دراسة كيفارت وتيفن :

إن العمال الذين اجتازوا إختبار الإبصار وجدوا أنهم يمتلكون قوة الإبصار هؤلاء وقعوا في حوادث العمل إذا ما قرنوا بالذين لم يجتازوا اختبار الإبصار،مما يعني أن قوة الإبصار له تأثير على الوقوع في حوادث العمل .

إلا أن هذه الدراسات تفتقد إلى التحديد الجيد للمتغيرات الدخيلة ،حتى نستطيع القول أن قوة الإبصار تؤثر على حوادث العمل .

دراسة أيسون وفيرنون :

حيث درسا العلاقة بين درجة الحرارة والحوادث بين جماعات من عمال المصانع تبين لهما أن معدل الحوادث يبلغ أقصى دراجات انخفاضه في درجات الحرارة المعتدلة ويزداد معدل الحوادث كلما ارتفعت درجة الحرارة أو انخفضت عن الدرجة المعتدلة ،بل هناك ما يشير إلى التطرف الشديد في درجة الحرارة لا يصاحبه فقط زيادة في معدل الحوادث بل أيضا يصاحبه زيادة في شدة الحادثة وخطورتها ،وهذا يضيفه فيرنون وزملاءه في دراسة أخرى 1931 بأن درجة الحرارة البالغة الارتفاع تزيد معدل حوادث العمال الكبار كثيرا من معدل الحوادث العمال الصغار بينما يكون الفارق بين معدلهما أقل قيمة في حالة درجة الحرارة المعتدلة .

وفي دراسة أخرى لفيرنون اتضح من خلال التجربة أن الإضاءة الصناعية يتسبب عنها زيادة قدرها 25 % من مجموع الحوادث كذلك فإن درجة الحرارة من الممكن أن تؤثر على العامل وأن تزيد من درجة تعرضه للحوادث وهذه الدراسة كشفت أن عدد قليل فقط من الحوادث تقع عندما تكون دراجة الحرارة إلى ما فوق 70° بينما ترتفع معدل الحوادث عندما تنخفض. (الشيخ كامل محمد محمد عويضة –علم النفس الصناعي – ص 230.)

مناقشة دراسة أيسون وفيرنون :

إن الباحثين درسوا أثر ظرف من الظروف الفزيقية وهو عامل الحرارة ،حيث ان زيادتها أو إنخفاضها يزيد من شدة الوقوع في الحوادث مما يجعلنا نقول بأن عدم الوقوع في الحوادث يميل إلى الدرجة المعتدلة والحياد عنها يؤدي إلى الوقوع في الحوادث إلا أننا لا يمكن في أي حال من الأحوال أن نجد درجة ثابتة من الاعتدال حيث تحمل درجة الحرارة تختلف من منطقة إلى منطقة أخرى حتى من فرد إلى آخر.

دراسة مارب :

هو عالم ألماني أراد أن يتحقق من النظرية القائلة أن هناك أفراد لديهم ميل للوقوع في الحوادث ،حيث قام بتسجيل الحوادث لضباط الألمان الذين أمنوا على حياتهم لمدة عشرة سنوات ،فوجد أن الضباط الذين لم تقع لهم الحوادث خلال خمس سنوات الأولى بلغ متوسط عدد الحوادث

التي وقعت لهم في السنوات الخمس التالية 0.52 حادثة وأما الذين تعرضوا لحادثة في خمس السنوات الأولى فقد بلغ متوسط عدد الحوادث التي حدثت لهم في السنوات الخمس التالية 0.91 حادثة وأما الذين تعرضوا لحادثتان أو أكثر في السنوات الخمس الأولى فقد بلغ
متوسط عدد الحوادث التي حدثت لهم في السنوات التالية 1.34 حادثة.(د أحمد عبد الخالق ص 161)

مناقشة دراسة مارب :

هذه الدراسة بينت أن هناك أفراد لديهم ميل للوقوع في حوادث العمل وكأن هؤلاء الأشخاص لديهم إستعداد فطري للوقوع في الحوادث ،والدليل على ذلك بأن الذين تعرضوا للحادثة زاد معدل حوادثهم إلى 0.91 والعكس بالنسبة للذين لم يتعرضوا للحوادث .

دراسة روكويل :

والأصل في هذه الدراسة هو توضيح علاقة قبول المخاطر بالوقوع في الحوادث ونعني بقول المخاطر السلوك الذي يقحم فيه العامل نفسه على الرغم من وجود إحتمال فشل هذه السلوك (العمل) .

وهذه التجربة أجريت في مكان توجد به الآلات الصناعية ،وصمم جهاز الإثارة روح الخطر مع وجود فرصة تسمح للعامل لقبول هذا الخطر أو الإبتعاد عنه وقد كشفت النتائج الأولية عن وجود فروق فردية بين الناس في رد الفعل اللازم للخطر ولقد نقل هذا الجهاز في بيئة صناعية ،وطبق على 37 عامل ولقد تبين أن المجموعة التي تقبلت موقف الخطر ارتكبت كثير من الحوادث في أداء العمل ،وذلك بالمقارنة بالمجموعة التي لم تتقبل مواقف الخطر . (الشيخ كامل محمد محمد عويضة —ص 234)

مناقشة دراسة روكويل :

لا يمكن أن نحكم على لديهم قبول للمخاطرة أن لديهم ميل للوقوع في الحوادث لأنه قد يكون وقوعهم في الحوادث راجع إلى أخطاء تقنية في التعامل مع الآلات ،أو راجع إلا عوامل وراثية في الشخص نفسه ،أو راجع إلى الظروف الفيزيقية ،كما أن هذه الدراسة لم تأخذ بعين الإعتبار الفروق الفردية بين أفراد العينة ،قد يكون فرد الواحد من مجموعة الدين لديهم قبول للمخاطر لديه درجة قوية من الأخرين ،و أصلا هذه الدرجة غير محددة .

دراسة فيتلس :

تهدف هذه الدراسة إلى تبيان العلاقة بين النوع (الجنس) وارتكاب الحوادث حيث قام الباحث في صناعة النقل عن أثر الجنس في الأمن ،فقارن نسبة الحوادث 2000 سائق تاكسي مع مثيلها عند 40 سائقة التاكسي ،وتعمل كل المجموعتين في شروط واحدة إذ تمثلان جميع مستخدمين في شركة النقل فيلادلفيا وكانت نسبة حوادث السائقين لمدة 11 شهرا 0.257 حادثة في كل ألف ميل ،بينما كانت هذه النسبة عند السائقات الذي اخترن بعناية ودربن بدقة ، ومن ثم يمثلنا أرقى سائقات بلغت هذه النسبة 0.722 لكل ألف ميل أي ثلاثة أمثال نسبة الرجال تقريبا وفي نفس النسبة وجدت في نسبة الحوادث إلى كل ألف دولار كدخل. (فيتالس وموريس—ترجمة د احمد زكي صالح –تحت إشراف د يوسف مراد–ص 125).

مناقشة دراسة فيتلس :

في حقيقة الأمر علاقة الجنس في الوقوع في حوادث العمل بحوث أجريت عبر التاريخ فجل الدراسات وجدت أن هناك علاقة بين النوع والوقوع في الحوادث ، حيث أن الجنس الأنثوي يتعرض إلى الحوادث أكثر من الجنس الذكري وهذا راجع إلى البنية الفيزيولوجية المختلفة من الجنس الذكري إلى الأنثوي .

دراسة بستو نجي pestonjee (1980):

–عنوان الدراسة : العوامل الشخصية المرتبطة بحوادث الطرق.

–هدف الدراسة: هدفت الدراسة إلى معرفة العوامل الشخصية التي تميز فئة المستهدفين للحوادث .

–أدوات الدراسة: طبق اختبار تفهم الموضوع T.A.T ، على مجموعتين من من السائقين : الأولى : تجريبية تعرضت لعدد من الحوادث(المستهدفين) و الثانية: ضابطة لم تتعرض لاي حادث.

-نتائج الدراسة: تبين أن السائقين المستهدفين للحوادث يختلفون اختلافا دالا عن غير المستهدفين في عدد الصفات التي يتصفون بها وترتبط بالوقوع في الحوادث وهي: الاندفاع-التردد-الاكتئاب-القلق-الحساسية الزائدة.

دراسة ونفرد و بارت winferd and barrett (1990):

-عنوان الدراسة: العلاقة بين القدرات المعرفية والاستهداف للحوادث.

-هدف الدراسة: الكشف عن ارتباط عدد من القدرات: الانتباه الانتقائي و الاستقلال ألمجالي القدرة المعرفية العامة وصلتها بتكرار الحوادث.

- أدوات الدراسة: استخدام الباحثان بطارية من الاختبارات، تقيس القدرات المذكورة آنفا، إضافة الى استمارة لجمع بيانات عن عدد من الحوادث التي وقعت لأفراد العينية والتي تألفت من (71) سائقا.

-نتائج الدراسة: أظهرت الدراسة أن الارتباط الوحيد كان بين عدد الحوادث و درجة الانتباه الانتقائي.

دراسة وزارة الصحة الأمريكية :

وهذه الدراسة تصبو إلى تبين العلاقة الموجودة بين التعب والوقوع في حوادث العمل والطريقة التي أتبعت في ذلك هي قسمت معدل الحوادث أو عددها على معدل الإنتاج أو عدد وحدات الإنتاج خلال فترة معينة من الزمن وبعد ذلك يمكن اعتبار عدد الحوادث التي تقع بالنسب لكل واحدة من وحدات الإنتاج، وأما النتائج وضحت أن هناك ارتفاع معدل الحوادث في الساعات الأولى من النهار ثم تنخفض عندما يهبط معدل الإنتاج بمعنى أن زيادة الإنتاج يؤدي إلى زيادة عدد الحوادث (د عبد الرحمن العيسوي ص 135)

مناقشة وزارة الصحة الأمريكية :

إن الدراسة وضحت أن كل ما كان العامل مستمر في عمله عبر فترات في اليوم الواحد كلما كان هناك إنخفاض في الإنتاج وهذا معناه أن هناك عدم الوقوع في الحوادث ، وهذا إذا إنطلقنا من تقسيم معدل الإنتاج على الحوادث .

الدراسات العربية

دراسة فرج عبد القادر طه :

تحاول هذه الدراسة تبيان الأشخاص الذين لديهم ميل في الوقوع في الحوادث ، حيث كانت بميدانية بمصر في شركة أبو رجيلة عام 1960 تبين أن الحوادث كانت تميل لأن تقع لأفراد معينين وتبتعد عن آخرين كما وجد أن معامل الإرتباط بين حوادث العمل نصف العام الأول إلى نصفه الأخير كان موجبا ودالا عند مستوى 0.001 حيث وصل إلى 0.335 وبالمثل أيضا كان معامل الإرتباط بين حوادث العمل نصف السنة الفردي ونصفها الزوجي (الشهور الفردية في مقابل الزوجية) حيث وصل إلى $^{+}0.413$ ما يشير إلى الأثر الكبير لعامل القابلية الشخصية للحوادث في تورط الأفراد فيها إلا أن عدم إقتراب معاملي الإرتباط من الواحد الصحيح يشير إلى وجود عوامل أخرى كالصدفة وأخطار العمل (د فرج عبد القادر طه ص 155)

مناقشة دراسة فرج عبد القادر طه :

لقد اعترفت هذه الدراسة لأن ميل الأفراد للقوع في حوادث العمل راجع للعوامل الشخصية متعلقة بالإنسان وليس لعامل الصدفة كما تؤكد بعض الدراسات.

ومن هذا المنطلق نقول لا وجود لعامل الصدفة ، ربما عدم وصول الإرتباط مقدر بـــ 01 ربما هذا راجع إلى نسبية العلوم التي تتميز بها.

- **دراسة سامية الجندي 1976 :**

عنوان الدراسة: العلاقة بين إصابات العمل في الصناعة وسمات شخصية العامل

هدف الدراسة: طبقت الباحثة اختبار «كاتل» لسمات الشخصية على عينة تجريبية تعرضت لعدد من الحوادث ، وعينة عشوائية ضابطة لم تتعرض لأي حادث

–نتائج الدراسة : أشارت نتائج الدراسة إلى أن المستهدفين للحوادث أكثر عصبية من غير المستهدفين، وأكثر ميلا للتقلبات الوجدانية.

دراسة عباس عوض 1971:

– عنوان الدراسة: الاستهداف للحوادث وعلاقته بالمكانة السيوسومترية للعامل.

– هدف الدراسة: معرفة مدى الارتباط بين الاستهداف للحوادث والمكانة الاجتماعية للعامل ضمن المجموعة التي يعمل معها.

- أدوات الدراسة: استخدام الباحث قائمة من الأسئلة أعدها لأغراض البحث، وتتضمن هذه الأسئلة بيانات عامة عن العامل إضافة إلى أسئلة سيوسومترية عنه. وطبقت على عينة تكونت من (218) عاملا تنقسم إلى عينة تجريبية مستهدفة للحوادث عدد أفرادها (35) عاملا، وعينة عشوائية لم تتعرض لأي حادث.

- نتائج الدراسة: أوضحت الدراسة ما يلي:

1-وجود ارتباط بين الاستهداف والمكانة الاجتماعية للعامل.

2-إن المستهدفين أقل استقرارا وأكثر تغيبا عن العمل.

3-ترتفع نسبة الأمية بين المستهدفين. (عوض – 1971).

دراسة نجية الخضري 1971:

- عنوان الدراسة: العوامل النفسية والاجتماعية المتعلقة بالاستهداف لإصابات العمل ومغزاها بالنسبة للتعليم الصناعي.

- هدف الدراسة: التعرف على العوامل النفسية والاجتماعية التي تميز فئة المستهدفين بالحوادث.

- أدوات الدراسة: استخدمت الباحثة عددا من الأدوات وهي:اختبار القدرة العقلية العامة، اختبار لقياس عوامل الشخصية للراشدين، اختبار لقياس الاستجابات المتطرفة، استمارة اجتماعية. وضمنت العينة (200) عامل مستهدف للحوادث وعينة ضابطة تألفت من (200) عامل لم يتعرض أي منهم لأي حادث.

- نتائج الدراسة: أوضحت الدراسة فيما يتعلق:

1- بالعوامل النفسية والاجتماعية الفارقة بين المجموعتين ما يلي: التوتر الانفعالي، الاكتئاب، الشك وعدم الاطمئنان، الشعور بالذنب، ضعف التكوين العاطفي نحو الذات، الاعتماد على الجماعة.

2- العوامل النفسية والاجتماعية التي تشابهت فيها المجموعتان وهي: الذكاء والتبصر، الواقعية، الرومانتيكية، قوة الأنا الأعلى، الانعزالية، التضامن. (الخضري – 1971).

دراسة قدري محمود حفني 1971:

- عنوان الدراسة: دراسة تجريبية لأثر الجمود الإدراكي والجمود الحركي على التعرض للإصابات في الصناعة.

- هدف الدراسة: الكشف عن العلاقة بين الجمود الحركي، والإدراكي كما تقيسه الاختبارات المستخدمة في الدراسة وبين التعرض للحوادث.

- أدوات الدراسة: طبقت بطارية اختبارات لقياس الجمود من خلال مدى مقاومة المفحوص لاكتساب عادة إدراكية أو حركية جديدة وتألفت العينة من (50) عاملا مستهدفا للحوادث، وتمثل العينة التجريبية، وأخرى ضابطة وعدد أفرادها (50) عاملا.

- نتائج الدراسة: بينت الدراسة وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين الجمود بمظهريه الحركي والإدراكي، وحوادث العمل، كما وجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الحوادث والخبرة في العمل. (حفني – 1971)

دراسة محمود السيد أبو النيل 1985 :

عنوان الدراسة : حوادث السائق وعلاقتها بالذكاء و القدرات الشخصية

-هدف الدراسة : تهدف الدراسة إلى التعرف على النواحي التي ترتبط بحوادث السائق من ذكاء عام أو لفظي أو عملي ،ومن قدرات خاصة بالعمل ومن نواحي مسقطة في الشخصية.

-أدوات الدراسة: طبق الباحث عدد من الاختبارات اختبار تفهم الموضوع ومقياس وكسلر بلفيو - اختبار القدرات لقياس قوة البصر- التآزر زمن الرجع، وبلغ عدد أفراد العينة المستهدفة (25) سائقا وعدد أفراد العينة الضابطة(27) سائقا.

-نتائج الدراسة: بينت نتائج الدراسة وجود ارتباط بين المتغير السيكوباتية والمخاوف وعدد الحوادث.

-لا يوجد ارتباط بين الذكاء والحوادث.

إن اختبار التآزر هو الاختبار الوحيد الذي يميز تميزا دالا بين مجموعة السائقين المستهدفين وغير المستهدفين.

دراسة رضوان فيصل 1989:

- عنوان الدراسة: إصابات العمل في القطر العربي السوري.

- هدف الدراسة: هدفت الدراسة إلى إجراء مسح شامل لعدد الإصابات المسجلة خلال الفترة الواقعة بين عام 1983 – 1987 م في القطر العربي السوري.

- أدوات الدراسة: اتبع الباحث أسلوب جمع البيانات من السجلات واتبعت طريقة التعداد الشامل لجميع الإصابات المسجلة في مؤسسة التأمينات الاجتماعية.

- نتائج الدراسة: دلت الدراسة على أن عدد الإصابات خلال الفترة المشمولة بالدراسة بلغت (112000)

حادثة عمل. وأن أكثر المهن المسببة للحوادث كان قطاع التشييد والبناء، وقد بلغ عدد أيام الغياب عن العمل بسبب الحوادث (166194) ألف يوم غياب، وبلغت الكلفة الاقتصادية الكلية لهذه الإصابات (80933675) ألف ليرة سورية. (فيصل – 1989)

– دراسة محمد طاهر خلف 1992:

– عنوان الدراسة: الصحة والسلامة المهنية وأثرها على الروح المعنوية والإنتاجية

- هدف الدراسة: سعت الدراسة إلى إثارة الاهتمام بموضوع السلامة المهنية من خلال دراسة حوادث العمل وآثارها على الروح المعنوية وعلى الإنتاجية في العمل.

- أدوات الدراسة: تضمنت أدوات الدراسة عددا من الاستمارات لجميع بيانات وجهت للعاملين والمشرفين حول الآثار السلبية التي تتركها حوادث العمل، طبقت في محافظة حلب وشملت (16) شركة.

- نتائج الدراسة: أوضحت الدراسة ارتباط إنتاجية المؤسسة بحوادث العمل، وتأثير الحوادث سلبا على نشاط المؤسسة، وربحيتها، وكفاءتها الاقتصادية، إضافة لانخفاض إنتاجية العمال الجدد مع انخفاض في الروح المعنوية في الشركات التي تكثر فيها حوادث العمل. (خلف – 1992).

دراسة حسن حسن الكاشف 1982:

- عنوان الدراسة: العوامل الشخصية المرتبطة بالاستهداف للحوادث في الصناعة.

- هدف الدراسة: سعت الدراسة للكشف عن السمات الشخصية المميزة للمستهدفين وتحديد فيما إذا كان المستهدف سيء التوافق على مختلف أبعد التوافق.

- أدوات الدراسة: استخدام الباحث اختبار برنروتر لقياس سمات الشخصية – اختبار التوافق، وطبقت جميعها على عينة تألفت من مجموعة تجريبية مستهدفة، وأخرى ضابطة.

- نتائج الدراسة: دلت نتائج الدراسة أن المستهدفين للحوادث يتميزون بالعصبية والانطواء والعزلة – وأكثر ميلا للخضوع للغير – أقل ثقة بالنفس.

- إن المستهدفين للحوادث أقل توافقا على مقياس التوافق بمختلف أبعاد التوافق المنزلي – الاجتماعي – وفي مجال العمل. (الكاشف – 1982).

دراسة محمد سمير عبد الفتاح 1985:

- عنوان الدراسة: العلاقة بين الحوادث، وإصابات العمل، والتكوين النفسي لكل من المنبوذ والنجم كما تبينها المكانة السوسومترية.

- هدف الدراسة: الكشف عن أثر التكوين النفسي للعامل المنبوذ، والعامل المقبول من قبل زملائه، وعلاقة ذلك بالتورط في الحوادث.

- أدوات الدراسة: استخدام الباحث مقياسا من إعداده لتحديد المكانة السوسومترية للعامل، وطبق على عينة ضابطة عشوائية، وأخرى مستهدفة تجريبية.

- نتائج الدراسة: وجد أن هناك علاقة طردية إيجابية بين معدل الحوادث، والعلاقات السوسومترية للأفراد النجوم، والأفراد المنبوذين.

وأوضحت الدراسة أن التكوين النفسي لكل من المنبوذين والنجم يتفق فيما يختص بالصراعات والمشاعر العدوانية، ولكن أسلوبهما في التعامل مع هذه الصراعات مختلف. (عبد الفتاح – 1985).

دراسة محمود الشوني 1986:

- عنوان الدراسة: مدى صلاحية الطرق الإسقاطية في تمييز العمال المستفيدين للحوادث من غير المستهدفين لها.

- هدف الدراسة: هدفت الدراسة إلى التحقق من صلاحية الاختبارات الإسقاطية في الكشف عن العوامل النفسية اللاشعورية التي تسبب الحوادث، وإمكانية استخدامها لعزل المستهدفين بالحوادث.

- أدوات الدراسة: طبق الباحث اختبار تفهم الموضوع T.A.T، واختبار بقع رورشاخ على عينة مستهدفة، وأخرى ضابطة لم تتعرض لأي حادث.

- نتائج الدراسة: اتفقت نتائج اختبار T.A.T ونتائج رورشاخ في أن الشخص المستهدف للحوادث يعاني من عدم الشعور بالأمن ويتصف بقصر وجهة النظر، ويفضل التأمل على الفعل، وينزع نحو الانطواء، ويجد صعوبة في اتصالاته الاجتماعية. (الشوني – 1986).

دراسة سلوى عبد العزيز مازن 1987:

- عنوان الدراسة: أثر العامل الأسرية والرضى المهني في إصابات العمل.

- هدف الدراسة: تهدف الدراسة إلى معرفة مدى الارتباط بين العوامل الأسرية – العوامل الاقتصادية – التعليمية – السكنية – والتعرض للحوادث في العمل، وكذلك معرفة مدى الارتباط بين الرضا في العمل والتعرض للحوادث.

- أدوات الدراسة: استخدمت الباحثة عددا من الأدوات منها: المقابلة مع أفراد العينة والاستبانة أعدتها لأغراض البحث. واستمارة لمعرفة آراء المشرفين بأفراد العينة التي تألفت من عينة ضابطة، وأخرى تجريبية وعدد أفراد كل منها (30) عاملا.

- نتائج الدراسة: دلت النتائج على أن أفراد العينة المستهدفة للحوادث أقل رضا في العمل من المجموعة الضابطة، ومن ثم يعانون من ضغوط اقتصادية واجتماعية بدرجة أعلى كذلك هم أكثر ميلا للأنشطة الفردية، وأقل في مستوى التعليم. (مازن – 1987).

دراسة رأفت السيد 1987:

- عنوان الدراسة: الفروق بين الجنسين في خصائص الشخصية، والرضى في العمل لدى المستهدفين للحوادث في الصناعة.

- هدف الدراسة: سعت الدراسة لإجراء مقارنة بين العاملات المستهدفات للحوادث، والعمال المستهدفين من حيث سمات الشخصية والرضا في العمل.

- أدوات الدراسة: طبق الباحث عددا من الأدوات المعدة لأغراض البحث، وهي استبانة لقياس سمات الشخصية، ومقياسا لقياس الرضا في العمل.

- نتائج الدراسة: اتضح من نتائج الدراسة أن الإناث أكثر توترا، وأكثر انطواء وبعدا عن جماعة من الذكور المستهدفين، وأن هؤلاء العمال أكثر ميلا للعدوان، والسيطرة من العاملات المستهدفات. واتضح أيضا أن العمال المستهدفين أقل رضا في العمل فيما يختص بالأجر، وظروف العمل، وأن الإناث المستهدفات أقل رضا في العمل بوجه عام من العمال المستهدفين. (السيد – 1987).

دراسة سالم المطيري 1990:

- عنوان الدراسة: العلاقة بين العدوان، والتوافق النفسي الاجتماعي، وانعكاسها على الاستهداف لحوادث المرور لدى قائدي السيارات.

- هدف الدراسة: سعت الدراسة لإجراء مقارنة بين المستهدفات للحوادث، والمستهدفين الذكور من حيث توافقهم الانفعالي والاجتماعي.

- أدوات الدراسة: طبق الباحث عددا من الاختبارات النفسية من إعداده على عينة تألفت من ذكور، وإناث، تعرضن من الحوادث أثناء قيادتهم للسيارات.

- نتائج الدراسة: وجد فروقا دالة إحصائيا بين الذكور والإناث لصالح الإناث في كل من سوء التوافق المنزلي والانفعالي والعدوان. (أبو النيل – 1995 : 296).

دراسة محمد البكري 1991:

- عنوان الدراسة: سمات الشخصية، وعلاقتها بالحوادث في الصناعة.

- هدف الدراسة: معرفة مدى الارتباط بين سمات الشخصية، والتعرض للحوادث في العمل.

- أدوات الدراسة: طبق الباحث اختبار الشخصية المتعدد الأوجه على عينة مستهدفة للحوادث، وأخرى ضابطة، لم تتعرض لأي حادث.

- نتائج الدراسة: دلت نتائج الدراسة على وجود علاقة دالة بين السيكوباتية وبين الحوادث بلغ مقداره (5, 0,23)، كذلك وجد علاقة بين العدوان، والحوادث مقداره (0,27). (البكري – 1991).

دراسة عبد الحميد صفوت إبراهيم 1993:

- عنوان الدراسة: العلاقة بين الاتجاه نحو المخاطر وحوادث المرور

- هدف الدراسة: هدفت الدراسة للتحقق من علاقة الاتجاه نحو المخاطر بحوادث المرور في المملكة العربية السعودية .

- أدوات الدراسة: استخدم الباحث مقياسا من (18) فقرة، تقيس الاتجاه نحو المخاطرة من إعداده، واستبانة لجمع بيانات عن عدد الحوادث، والمخالفات المرتكبة لدى عينة تألفت من (622) طالبا من جامعة الملك سعود.

- نتائج الدراسة: دلت نتائج الدراسة على ما يلي:

- إن حوادث السيارات ترتبط بالاتجاهات نحو المخاطرة الذي له الدور الأكبر في تشكيل القابلية للحوادث.

- ارتباط المخالفات، وعدد الحوادث طرديا بالاتجاه نحو المخاطرة.

- وجود علاقة موجبة بين عدد الحوادث، والميل للحوادث، والثقة الزائدة بالنفس (طه – 1994).

دراسة فؤاد سالم 1994:

- عنوان الدراسة: العلاقة بين الاستهداف للحوادث، وبعض الخصائص النفسية لدى سائقي السيارات الثقيلة.

- هدف الدراسة: هدفت الدراسة لمعرفة مقدار الترابط بين الاستهداف للحوادث، والقدرات العقلية والحركية، ومقدار الترابط بين الاستهداف، والسمات النفسية التي تميز السائقين المستهدفين للحوادث.

- أدوات الدراسة: استخدم الباحث عددا من الأدوات وهي: مقياس وكسلر بلفيو للذكاء – اختبار زمن الرجع البصري – اختبار الشخصية المتعدد الأوجه، وطبقت جميعها على عينتين الأولى مستهدفة للحوادث والثانية عشوائية لم تتعرض لأي حادث.

- نتائج الدراسة: دلت الدراسة على ما يلي:

1- إن المستهدفين للحوادث أقل من غير المستهدفين في بعض جوانب مقياس الذكاء.

2- إن المستهدفين للحوادث أبطأ في الاستجابة.

3- يتميز المستهدفون بعدم القدرة على المثابرة في العمل، ويتصفون بالنشاط الزائد في الفكر والعمل، ويتسمون بعدم المبالاة بالمعايير الاجتماعية. (سالم – 1994).

أولاً:الدراسات التي تناولت الخصائص الشخصية لمرتكبي الحوادث المرورية:

تم تصنيف وعرض الدراسات التي تناولت الخصائص الشخصية لمرتكبي الحوادث المرورية عموماً ولدى السائقين من صغر السن خصوصاً على النحو التالي:

(1) الدراسات التي تناولت السمات المزاجية للشخصية:

تعد السمات المزاجية أكثر عوامل الشخصية جذباً لإهتمام الباحثين المعنيين بحوادث المرور نظراً لتعددها وثرائها والإهتمام المبكر الذي سأولى لها مقارنة بغيرها من عوامل الشخصية الأخرى:

فمن الدراسات المبكرة التي أجريت تلك التي قام بها بيمش ومافيتي Beamish & Maefetti عام 1963 (من خلال : عبد الله النافع وخالد السيف)، 1408 هـــ ص ص 76-77) للوقوف على الفروق في بعض سمات الشخصية بين مجموعتين من السائقين صغار السن الذين تراوحت أعمارهم بين 19.16 سنة وتكونت المجموعة الأولى من 84 سائقاً ارتكب كل واحد منهم مخالفتين مرورتين أو أكثر، وتكونت المجموعة الثانية من 186 سائقاً لم يسبق لهم ارتكاب مخالفات قط، كما هدف الباحثان إلى الكشف عما إذا كانت لتلك الفروق علاقة باتجاهات السائق المخالف نحو أسرته أو نحو مجتمعه، لهذا لم يكن هدف الدراسة مجرد محاولة وصف سمات السائق المشكل أو التعرف عليه، ولكن هدفت كذلك لمحاولة ابتكار وسائل يمكن من خلالها الكشف عن السائقين الذين يمكنهم أن يفيدوا من برامج التدريب والتوجيه بصورة أفضل.

وقد تم تطبيق مجموعة كبيرة من الإختبارات النفسية على هؤلاء السائقين جميعاً من المخالفين وغير المخالفين لأنظمة المرور شملت مسح المزاج لجيلفورد وزيمرمان Guilford Zimmerman Temperamentوبطارية مينسوتا للإرشاد ومقياس السيرة الذاتية لسجل واختيار الأداء الذاتي لأوتيس Minnesota Counseling Survyومقياس الاتجاهات لسيبرشت واستمارة للتاريخ الشخصي صممها الباحثان فروقا سيكولوجية دالة إحصائيا بين مجموعتي المخالفين وغير المخالفين على مقاييس الإتزان الإنفعالي Enotional Stabilityوالمجاراة Conformity والموضوعية والمزاج Mood، أما بيانات السيرة الذاتية فقد كشفت عن أن آباء السائقين غير المخالفين أنشط في في العمل السياسي من آباء السائقين المخالفين، وتمثلت أهم السمات المميزة لمجموعة المخالفين فيما يلي:

أ. أنهم لا يفكرون بصورة جيدة فيما ينطوي عليه سلوكهم سواء نحو أنفسهم أو نحو الآخرين.

ب. يغلب أن يكونوا في صراع أو خصام مع الآخرين بما فيهم أقربائهم الأقربين، وينظر هؤلاء المخالفون إلى أنفسهم على أنهم مثقلون بالأعباء ويتحملون الكثير،

ج. ييصقون بأنهم متمردون وأكثر أنانية.

د. يشعرون بعدم الثقة في أنفسهم، وبالحساسية الزائدة وبعدم الأهمية، وربما يدفعهم كل ذلك إلى طلب التعويض الزائد بما قد ينطوي عليه هذا التعويض من أفعال خاطئة وأفعال من وحي اللحظة، أي الأفعال لم يمكن التفكير فيها بما يؤدي إلى وقوع الفرد في المخالفات المرورية.

هـــ. وجود نقص لدى آباء هؤلاء السائقين في المسؤولية الإجتماعية التي يتعلمها الأبناء.

ومن أهم سمات الشخصية التي حظيت باهتمام مبكر في علاقتها بحوادث المرور العدوان . فقد أقر وايتلوك عام 1971 أن 85% من كل حوادث المرور في بريطانيا ترجع إلى الميول العدوانية لدى السائقين، وأقر موزر عام 1975 وجود ميول عدوانية أكبر عند مخالفي المرور من السائقين في ألمانيا الغربية، كما وجد بيري أن الأشخاص الذين يحصلون على درجات عالية على مقياس القلق والعدوان كانوا من غيرهم وقوعاً في حوادث المرور (عبد الله النافع وخالد السيف، 1408 هـــ، ص 67)

وقد درس **هوبر** عام 1980 السلوك العدواني لدى السائقين الأمان وذلك لملاحظة ردود أفعالهم عند نقاط عبور المشاة في الشوارع . ولاحظ الباحث استجابات 966 مبحوثاً من هؤلاء السائقين عند اقترابهم من أماكن عبور المشاة وبخاصة استجاباتهم تجاه آخر المترجلين الذي يعبر في اللحظة الأخيرة، وقام البحث بتحليل الاستجابات العدوانية سواء البدينة أو اللفظية وكذلك عمر السائق وجنسه وغيرها من البيانات التي جمعها أثناء مقابلة هؤلاء السائقين. وبإجراء التحليل العاملي لهذه الاستجابات وصل الباحث إلى عامل أسماه العدوان المكتسب . تشيع عليه أربعة متغيرات هي التعرض للعقاب من قبل في المترل والسلوك العدواني تجاه المارة العابرين والتعليم المنخفض والتعرض للعقاب في الحياة العالية (المرجع السباق)

واستخلص زيلهارت وزملاؤه عام 1974 من تحليليه لثلاثة عشر متغيرآ من متغيرات الشخصية أدخلت في تحليل للانحدار المتدرج أن هناك سية متغيرات منها فقط هي التي أسهمت بصورة دالة في التميز بين مجموعات منتهى قواعد المرور ومرتكبي الحوادث من ناحية وغيرهم من الأفراد من

الملتزمين بقواعد المرور وغير مرتكبي الحوادث وشملت هذه المتغيرات المسؤولية والاهتمام بالقواعد والنظم ومشاعر النقص والابساط –الانضواء والتشكك suspiciouness والتفكير المستقل indpendent-mindednessمن استخبار هاوارت للشخصية والعصابية الايزنك (donovan et al… 1983) وقام لوو(loo،1979)بدراسة أخرى عن دور سمات الشخصية الأولية في إدراك إشارات المرور traffic signs ومخالفات المرور والحوادث واستعرض فيها عدا من الدراسات السابقة في هذا الموضوع وتبين أن مكون الاندفاعية impuisivity (كأحد المكونات الأساسية للانبساط) هو المسؤول عن تباين العلاقة بين الانبساط والحوادث المرورية وتبين كذلك أن مكون البحث عن الإثارة seeking sensation هو المسؤول عن تباين العلاقة بين الاندفاعية والحوادث المرورية أي أن ارتفاع درجة الفرد على مكون البحث عن الإثارة يرتبط بزيادة وقوعه في الحوادث المرورية كما مكون قصر زمن اتخاذ القرار يفسر العلاقة بين الحوادث المرورية والقدرة على إدراك الصور المخفية للإشارات المرورية في أنوع الرسائل اللفظية وتبين في دراسة اخرى أن السائقين يرتكبون حوادث السيارات كانوا يتميزون بعدة سمات للشخصية هي الاندفاعية والحماس والخجل وانخفاض الثقة بالنفس والحياة والجبن والتبعية والحماية الزائدة والسياسية والتهيب apprehensive والاكتئاب والقلق والانطواء . أما الأشخاص المتضررون من الحوادث، فيتميزون بعدة سمات تقابل غالبا السمات السابقة وهي الاتزان والتعقل والجدية والمغامرة والجرأة ومقاومة الكف والتلقائية والتشدد Toughminded والثقة بالنفس والانبساط (pestonjee et al..1980).

وفي دراسة لسميث وكيركام (smith & Kirkam) تم حساب الارتباط بين الانبساط والعصابية من قائمة المودزلي للشخصية بمعدلات ارتكاب الحوادث وانتهاكات المرور، وذلك لدى عينة ممثلة تتكون من 113 مبحوثاً في المدى العمري من 20-23 عاماً من السائقين الذكور. وتم الحصول على ارتباط إيجابي دال بين الانبساط وارتكاب الحوادث، ويوجه خاص الحوادث الأخرى غير حوادث التقاطع. كما ارتبط الانبساط بانتهاكات المرور ارتباطاً إيجابياً دالاً آخر. بينما ارتبطت العصابية بالحوادث فقط عند العينة المتطرفة بصورة متزامنة مع الانبساط.

وتؤكد دراسة كلمنت وجناح (Clement & Jonah,1983) على أهمية الاعتماد على الموقف في تقدير حوادث السير لدى بعض السائقين إضافة إلى متغير البحث عن الإثارة الذي

يلعب دوراً وسيطاً في تقدير العلاقة بين الموقف والوقوع في الحادث. كذلك تغير وجهة الضبط وكيفية إدراك أسباب الحوادث. وقد قام الباحثان هنا بتطبيق أربعة مقاييس على عينة من الطلاب والطالبات قوامها 285 طالباً وطالبة، 130 من الذكور والبقية من الإناث وجميعهم يحملون رخصة قيادة سارية المفعول. وقد شملت مقياس الأشكال المتضمنة ومقياس البحث عن الإثارة ومقياس وجهة الضبط واستبانة الأسباب المتصورة للحوادث، إضافة إلى المعلومات الديموجرافية. وقد اتضح من نتائج الدراسة عدم وجود علاقة بين تقدير والبحث عن الإثارة ووجهة الضبط. كذلك عدم وجود علاقة بين تقدير الموقف وأسباب الحوادث كما يدركها المفحوصون أو بين البحث عن الإثارة وأسباب الحوادث. ولكنمن النتائج غير المتوقعة لهذه الدراسة وجود فروق بين الذكور والإناث فيما يتعلق بالسرعة والبحث عن الإثارة حيث ارتباط البحث عن الإثارة بالسرعة لدى الجنسين، ولكن كانت الإناث الأكثر ميلاً للتخلي عن حزام الأمان أكثر ميلاً للبحث عن الإثارة من الذكور.

ومن أولى الدراسات التي أجريت في المجتمع السعودي تلك التي قام **كرم الله عبد الرحمن** (1404 هـ) بهدف تحليل إحصاءات حوادث المرور التي وقعت في المملكة حتى نهاية عام 1401 هـ وحاول فيها الوقوف على أسباب الحوادث بالنسبة للعناصر الثلاثة السائق والمركبة والطريق، وفيما يتعلق بالخصائص النفسية المتعلقة بالسائق تبين أن هناك عادات مشتركة بين جميع وأهمها اللامبالاة والتهور وعدم الكفاءة والخبرة والإفراط في الثقة بالنفس، وأن أكثر أنواع المخالفات انتشاراً في المملكة والتي تتسبب في حوادث هي السرعة الزائدة، وعدم التقيد بإشارات المرور، والتجاوز أو الوقوف غير النظامي، وتعاطي الكحوليات والمخدرات. ويخلص الباحث إلى أن الجميع يعرفون أن السرعة الزائدة مخالفة لأنظمة وأنها تؤدي إلى الحوادث التي ينتج عنها التعويض أو التشويه أو الموت أو الدمار للممتلكات، ولكنهم رغم ذلك لا يطبقون ما يعرفون لأنهم اعتادوا ممارسة هذا النمط السلوكي غير السليم أو العادة السيئة حتى أصبحت هي السائدة على الطريق.

كما أجريت دراسة أخرى في المجتمع السعودي عن حوادث المرور في علاقتها بالعوامل النفسية والاجتماعية هي تلك الدراسة التي قام بها عبد الله النافع وخالد السيف (1408 هـ)، وهدفت إلى تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات، وتكونت عينة الدراسة من

2018 مبحوثاً تراوحت أعمارهم بين 17 عاماً وأقل و 38 عاماً وأكثر بالإضافة إلى 115 موقوفاً ممن ارتكبوا حادث مرورية.

وتبين أن أهم عشرة تصرفات ترتبط إيجاباً بالحوادث هي السرعة الزائدة والتجاوز في المنحنيات والطرق الضيقة، والتجاوز بدون استخدام الإشارة، وتغيير المسار بدون استعمال الإشارات، والإنشغال بأشياء مختلفة أثناء القيادة، والإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها، والإنطلاق بمجرد غلق الإشارة المعاكسة دون انتظار، والتسابق مع سيارة آخرى، وقطع الإشارة الحمراء والإنطلاق، والتجاوز من اليمين. وعن سمات الشخصية في ارتباطها بأنماط القيادة، فقد تبين أن القيادة الآمنة التي تتبع أصول السلامة وتلتزم بالنظم والأداب المرورية ترتبط ارتباطاً إيجابياً بسمات المسئولية وإرتباطاً سلبياً بسمات الشخصية السلبية كالاندفاعية والعصابية والقهرية والقلق. أما القيادة الخطوة غير الآمنة، فارتبطت إيجابياً بسمات الشخصية السلبية، وارتباطاً سلبياً بسمات الشخصية الإيجابية.

ويشير سومالا (summaia،1987)أن سلوك القادة للاستعراضية showing-off والبحث عن الإثارة مضاهر ساوك تصاحب المرحلة الأولى لتعلم القادة وخاصة السن الذين تبرز لديهم الثقة الزائدة في تعلمهم لبعض مهارات الأساسية على الرغم من عدم تمكنهم من مهارة السيطرة على مخاطر القادة ولكن هذه الظواهر تتلاشى رويدآ بعد الخميس كيومتر الأولى حينما تفقد السيارة دورها كوسيلة لإشباع الغبة في الاستعراض والبحث عن الإثارة

وفي دراسة لماثيوس وزملائه (mathews et al.،1991) على عينة مكونة من 73فردآ،تراوحت أعمارهم بين 19-63(متوسط23)63% طلاب بكالوريوس ودراسات عليا، 67% مهنيين كشفت النتائج أن أهم المخالفات السرعة، وقطع الإشارة والإهمال والاندفاع وعدم الاهتمام بالعلامات المرورية وقد شملت أدوات الدراسة:

مقياس سلوك قيادة السيارة ومقياس زوكرمان للبحث عن الإثارة واستخبار آيزنك للشخصية وتحددت فروض الدراسة في أربعة هي:

1) السائقون الأكثر وقوعا في الحوادث يتمتعون بمستوى أعلى في مقياسي الانبساط والذهائية ومستوى اقل في الذهائية. 2) السائقون الذين يقعون في المخالفات المرورية والحوادث هم أولئك الذين يميلون للمخاطرة والذين يبحثون عن الإثارة ولفت الانتباه . 3) الذكور أكثر احتمالية في الوقوع في الحوادث من الإناث. 4) تزداد الحوادث مع صغر السن.

وقد أظهرت النتائج ما يلي:

أ- وجود ارتباطات عالمية تشير إلى أن الأفراد المتورطين في المخالفات المرورية لديهم مستوى مرتفع في الذهائية ، والإثارة، والمخاطرة، وسرعة الملل، ومستوى منخفض في العصابية.

ب- ثم ترتبط مقاييس الإنبساط والكذب مع كل من الوقوع في الحوادث أو التورط في المخالفات المرورية.

ج- أن العمر والجنس ارتبطا بكثير من عوامل الدراسة.

د- أن الذكور أعلى ذهائية وإثارة ومخاطرة ولكن أقل عصابية من النساء

هـــ- الذكور أكثر اقترافا للمخالفات من الإناث.

و- أن صغار السن ظهر لديهم مستوى أعلى من الإنبساط والذهائية، والإثارة، والميل للمخاطرة ولكن درجات أقل في مقياس الكذب.

ز- أن صغار السن يقعون في الحوادث أكثر من غيرهم.

ح- أن السائقين يضبطون في مخالفات مرورية كانوا أقل وقوعاً في الحوادث.

كما أظهرت النتائج أن هناك فرقاً بين الوقوع في الحوادث وإدانة السرعة وأن الأشخاص الذين يقعون في الحوادث الصغيرة يسجلون درجات أعلى في مستوى الضغط، بينما الأشخاص الذين يقعون في حوادث كبيرة يسجلون درجات أقل في مستوى الضغط.ومن جهة أخرى فإن الأشخاص الذين يدانون بالسرعة سجلوا درجات منخفضة في مستوى الضغط أكثر من أولئك الأشخاص الذين يقعون في الحوادث، وهذا يعني أن هناك ارتباطاً بين إدانة السرعة والذهائية حيث أن الشخص الذهائي يتصف بإنعدام الشعور بالمسؤولية واللامبالاة وعدم التوافق الاجتماعي. وبالنسبة للأشخاص الذين يقعون في الحوادث الصغيرة فقد وجد أم ذلك يرتبط بالعدوانية والتوتر وخاصة عند تجاوز سيارة أخرى، وهذا على عكس من أدينوا بالسرعة في القيادة. و لم يجد ماثيو وزملاؤه علاقة قوية وهامة بين استخبار آيزنك للشخصية والوقوع في الحوادث أو تجاوز السرعة القانونية.

وتبين من دراسة فيرنام وسايب (Furnham & Saipe,1993) أن السائقين الصغار الذين يرتكبون مخالفات مثل السرعة الزائدة والقيادة المستهترة Reckless حصلوا على

درجات مرتفعة على مقياس الذهائية لأيزنك Eysenck ، فضلاً على حصولهم على درجات مرتفعة على ، البحث عن الإثارة وبخاصة في بعدي الإثارة المرتفعة High Tbrill والحساسية للسام Boredom Suseptibility . وارتبطت المخالفات المرورية إيجابياً بعامل المخاطرة المرتفعة، والذي ارتبط سلبياً بالعمر وسنوات القيادة. وارتبطت معدلات الحوادث ارتباطاً بالعمر.

وفي دراسة لبايرنز (Beirness,1993) حاول الباحث اختبار الدلائل العلمية التي تتعلق بدور خصائص الشخصية في سلوك قيادة السيارات والإنخراط في الحوادث، وذلك في محاولة لإيجاد علاقة بين أسلوب القيادة وأسلوب الحياة. وكشفت هذه المحاولة عن وجود ستة عوامل عريضة من عوامل الشخصية ترتبط ارتباطاً دالا ومتسا بسلوك القيادة وكذلك بالإنخراط في الحوادث، وهي البحث عن الإثارة والاندفاعية والعداوة/ الغضب وعدم الاستقرار الإنفعالي والإكتئاب ومركز التحكم المدرك. فالمستويات المرتفعة من هذه السمات تعرض أصحابها لمواقف قيادة مرتفعة الخطورة. وتؤدي بهم إلى الاستجابة لمواقف في بيئة القيادة تزيد من تعرضهم لمخاطر الوقوع في الحوادث .وتبين أن عوامل الشخصية تسهم في 10-20% من تباين الوقوع في الحوادث وحوالي 35% من تباين القيادة الخطرة.

وفي دراسة لارلبرج وزملائها (Karlberg et al ; 1998) هدف الباحثون إلى الوقوف على العلاقة بين حوادث السيارات ونمط السلوك "أ" Type A behavier الذي يتميز أصحابه بقلة الصبر والتنافس والعداونية والشعور بضغ الوقت وذلك على عينة مونة من 135 سائقاً من السويديين (منهم 66 رجلا و 69 إمرأة). وقام الباحثون بتصنيف هؤلاء الأفراد إلى مجموعتين الأولى من يتصفون بنمط السلوك أو عددهم 78 مبحوثاً، والثانية أصحاب نمط السلوك "ب" . وأظهرت النتائج أن أهم متغير من متغيرات نم السلوك "أ" التي تؤدي إلى الوقوع في الحوادث هو ضغط الوقت وذلك بعد ضبط متغيرات الجنس والعمر والمسافة السنوية التي يقطعها السائق بالميل والقيادة داخل المدينة.

وقام محمد الحربي (1998م) بدراسة هدفت لتقويم علاقة الخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية (كما يدركها الأبناء) بإرتكاب الحوادث المرورية. وتكونت عينة الدراسة من 452 فرداً تراوحت أعمارهم بين 17-25 عاماً في مدن جدة ومكة المكرمة والطائف وموزعين على

عينتين فرعيتين الأولى قوامها 403 فرداً سبق لهم الوقوع في حوادث مرورية وكان لهم دور وقوع هذه الحوادث، ونجم عنها حدوث وفيات وإصابات خطيرة وكانوا موجودين في المستشفيات وأقسام الحوادث. أما العينة الفرعية الثنية فبلغ عددها 150 فرداً من طلاب المراحل الدراسية المتوسطة والثانوية والجامعية في نفس المدن الثلاث التي أخذت منها عينة مرتكبي الحوادث. وتم تطبيق مقياس الحالة المزاجية لقائدي المركبات، ومقياس أساليب المعاملة الوالدية بعد أن قام الباحث باختبار صلاحيتها السيكومترية. وكشفت نتائج الدراسة عن وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الخصائص المزاجية المتمثلة في درجة الاندفاعية، وتشتت الانتباه، وحدة رد الفعل بين الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية في اتجاه الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية، وتبين كذلك وجود فروق دالة إحصائيا في أساليب معاملة الآباء والأمهات السلبية في اتجاه مرتكبي الحوادث المرورية بينما كان اتجاه الفروق في أساليب معاملة الآباء والأمهات الإيجابية في اتجاه الأفراد غير مرتكبي الحوادث المرورية.

وقام راتي وبرجيرون (Ratte & Bergeron,1999) بدراسة العلاقة بين سلوك المخاطرة Risk - taking في قيدة السيارة احتمال وجود دوافع إنتحارية لدى عينة من السائقين الجيدين (54 سائقاً) والمتوسطين (47 سائقاً)، والمتهورين (58 سائقاً) متوسط أعمارهم 21 سنة مستخدما استبيانا مقتنا ومقياسا للشخصية ومؤشر لانتحار المحتمل Index of Potential suicide ومقياس الشخصية الانتحارية ومقياس اليأس Helpelessness Scale .

وقد أظهرت نتيجة التحليل أن قائدي السيارة المتهورين كانوا مختلفين عن الفئتين الأخريين، وكان الفرق أكثر بروزا بينهم وبين فئة السائقين الجيدين فيما يتعلق بميلهم إلى المخاطرة عند قيادة السيارة واتصافهم بخصائص الأفراد الذين يميلون للإنتحار.

ويلاحظ على مجموعة من الدراسات السابقة التي تناولت عوامل الشخصية المزاجية المسهمة في حوادث السيارات عموما وحوداث صغار السن على وجه العموم ما يلي:-

أ- أن أكثر العوامل التي نالت اهتمام الباحثين هي العدوان والإنبساط والعصابية والبحث عن الإثارة والإندفاعية.

ب- أن أكثر المراحل العمرية أهمية في حوادث الصغار هي التي تتراوح بين 19،16 سنة. فهي الأكثر عرضة لإقتراف المخالفات وارتكاب الحوادث المرورية.

ج- أن الدراسات التي أجريت في المجتمع السعودي وتناولت دور العوامل المزاجية في حوادث السيارات قليلة.

2) الدراسات التي تناولت بعض المتغيرات المعرفية:

على الرغم من أن الدراسات التي اهتمت بالمتغيرات المعرفية تناولت (بالإضافة إليها) بعض المتغيرات الأخرى فقد تم تخصيص هذا الجزء لعرض أهم هذه الدراسات نظراً لأن المتغيرات الأخرى لم تكن أساسية في تلك الدراسات، وكان الهدف من تناولها إبراز دور المتغيرات المعرفية.

ومن الدراسات المبكرة التي عنيت بهذه المتغيرات تلك التي قام بها لوو (Loo,1978) لبحث نمط الإدراك الخاص بالإعتماد على المجال أو الاستقبال عنه وقدرة السائقين على إدراك إشارات المرور اللفظية Verbal والرمزيةSymbolic التي ضمنت في التجربة إضافة إلى مناظر لشوارع حقيقية طلب من المبحوثين تحديدها، وعلاقة ذلك ببعدي الإنبساط والعصابية وتكونت عينة الدراسة من مجموعتين الأولى تجريبية والثانية ضابطة. وتم عرض 32 شريحة تحتوي على إشارات مرورية مخفية في مناظر من شوارع حقيقية على المجموعة التجريبية، بينما عرض على المجموعة الضابطة 32 شريحة لإشارات مرورية تم إخفاء ما حولها في الأصل. وتمثلت مهمة المبحوثين في المجموعتين في أن يحددوا الإشارات المرورية لفظيا في كل شريحة. وكان المتغير التابع هو فترة الكمون Latecy أو الفترة الزمنية التي تنقضي بين عرض الشريحة على المبحوث وإجابته اللفظية، حيث وضعت سرعة الإجابة فضلا عن الدقة في الاعتبار.وكلما كانت فترة الكمون أقصر والإجابة اللفظية صحيحة كان إنجاز الشخص أفضل، وتبين من النتائج أن الأشخاص الانبساطيين احتاجوا إلى زمن أطول للتعرف على الإشارات المرورية المخفية، كما كشفت تقاريرهم الذاتية أنهم أكثر وقوعا في المخالفات وارتكاباً للحوادث، وذلك مقارنة بأقرانهم الانطوائيين. وتبين كذلك أن الأشخاص المعتمدين على المجال Field - dependence يحتاجون لزمن رجع أطول للتعرف على الإشارات المرورية المخفية مقارنة

بأقرانهم غير المعتمدين على المجال في إدراكهم. أي أن الانبساط والاعتماد على المجال يرتبطان بالإنجاز السيء في المهام المرتبطة بقيادة السيارات والسجل المروري للفرد.

وفي دراسة لماثيوس وموران (Mathews & Moran, 1986) تمت مقارنة 23 سائقاً من صغار السن (من 18-25 عاماً) و 23 سائقاً آخرين من كبار السن (من 35-50 عاماً) في إدراكهم لمخاطر القيادة والثقة في قدراتهم على القيادة. وقام المبحوثون بالإستجابة لإستبيان خاص بمخاطر الحوادث والقدرة على القيادة والمخاطر المقدرة Rated Risk لنتائج الفيديو التي تصور مختلف عناصر سلوك القيادة. وعلى الرغم من أن السائقين الصغار قدروا الوقوع في الحوادث في السنة القادمة أعلى من الكبار، فإن الصغار أعطوا تقديرات منخفضة عن مخاطر الحوادث لمواقف قيادة السيارة الأساسية. وقدر صغار السن مخاطرهم الخاصة بالحوادث وقدرات القيادة على أنها هي نفس مخاطر وقدرات الكبار. ومع ذلك فهم يرون أم مخاطر أقرانهم Peers أعلى جوهريا من مخاطرهم ولديهم قدرات أقل منهم. وكانت لديهم ثقة في قدراتهم على القيادة أكثر من الكبار. وقد أظهر صغار السن تفاوتا Dissociation ملحوظا بين القدرة المدركة Perceived والقدرة الواقعية Actual ومالوا إلى رؤية أنفسهم على أنهم محصلون Immuned من المستويات المرتفعة من المخاطرة. وأشارت النتائج إلى أن المخاطر المدركة وقدرات القيادة المدركة ترتبط فيما بينها ارتباطات دالة إحصائياً.

ويبرز جناح (Jonah,1986) في دراسة دور المتغيرات الوسيطة لسلوك المخاطرة mesk utility-taking. التي يحددها بإدراك الخطر perception risk والفائدة من الخاطرة Risk utiliy. فإدراك الخطر أأمر ذاتي يختلف من فرد إلى آخر، فما يعتقده السائقين مصدر يراه آخرون مجرد مؤشر للانتباه ولذللك فإن جانح يقسم إدراك الخطر إلى مستويين الإدراك الكلي للخطر overall perceived risk والذي يشعر الفرد فيه بإمكانية وقوعه في حادث أثناء القيادة والمستوى الثاني هو إدراك الفرد أن حوادث السيارات مشكلة اجتماعية كبيرة وجادة لها نتائجها من الخسائر في الأرواح والممتلكات والخسائر الاقتصادية الفادحة هذا إضافة إلى النتائج السلبية انفعاليا ونفسيا على أولئك الذين لهم علاقة بالحوادث.

وبحكم السن فإن صغار السن يرتكبون حوادث المرور أحيانا نتيجة عدم الإدراك الصحيح للخطر الذي يتأتي من سلوكهم أثناء القيادة. ففي دراسة لمقارنة تصورات كبار السن وصغار السن (38-50 سنة 17-24سنة) حول مخاطر القيادة ودورها في حوادث الطريق أباتت النتائجعن وجود اختلاف بين المجموعتين حيث ظهران صغار السن يرون أن إمكانية وقوعهم في الحوادث فليلة مقارنة بما يراه كبار السن الذين كانوا أثر ميلا إلى إدراك خطر إمكانية وقوعهم في الحوداث (finnandbragg ,1986)

وفي دراسة ايزون وزملائه عام 1990م وجد الباحثون أن أولئك الأفراد الذين يستطيعون استخدام قدراتهم المعرفية كانوا أكثر ميلا لتفادي النتائج السيئة في المواقف الخطرة وذلك من خلال التعامل الصحيح مع المعلومات المتوفرة لديهم وفيما يتعلق بمتغيري الجنس والعمر فقد كشفت نتائج الدراسة أن أقل وقوعا في الأخطاء الخطرة أو المخالفات خاصة من كن في منتصف الثلاثينات من العمر كذلك تساوي كلي من الذكور والإناث في الوقوع في الحوادث عن من هم دون سن العشرين وأشارت نتائج الدراسة على أن الأشخاص الذين يقعون في مخالفات مرورية كثيرة يعتقدون انهم سائقون ماهرون وأن السائق الماهر هو من يستطيع مخالفة قوانين المرور كما أشارت النتائج كذلك إلى أن السائقين يبالغون غالبا في مهاراتهم القيادية.

وفي دراسة تجريبية عن عزو المسؤولية عن حوادث السير قام البداينة(1993)

يبحث الفروق في غزو المسؤولية وفق متغير الجنس (ذكر أو أنثى) ومتغير نتائج الحادث من حيث شدتها من عدمها ومتغير التشابه بين مرتكب الحادث والمفحوص على عينة مكونة من 60 طالباً و 60 طالبة من طلاب جامعة الأردنية. وقد أظهرت نتائج تحليل التباين الأحادي بين المجموعات الثماني وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مجموعات الدراسة الثمان(الجنس X نتائج الحادث X التشابه الموقفي أو الشخصي) في عزو مؤولية الحادث للفاعل (مرتكب حادث السير) حيث اتضح أن مجموعة الإناث ومجموعة الذكور في حالة الحادث الخطير وعدم التشابه الشخصي قد حملت مرتكب حادث السير مسؤولية أكبر مقارنة بالحالات الأخرى. كذلك أظهرت النتائج وجود فروق ذات دلالة إحصائية في تحميل المسؤولية للطرف الآخر بين المجموعات الثمان حيث تبين أن كلا من الذكور والإناث قد حملت لمسؤولية للطرف الأخر بدرجة أكبر عند وجود .

خلاصة الدراسات السابقة :

تعرضنا آنفا إلى عدد من الدراسات الميدانية العربية والأجنبية التي بحثت في إطار العوامل الشخصية التي لها علاقة بالاستهداف في الحوادث ويمكن تلخيص الموضوعات التي تناولتها هذه الدراسات المعروضة في عدد من النقاط الرئيسية هي :

1 –الذكاء والقدرات

1-القدرات الحركية و الإدراكية

2-الشخصية والجوانب الانفعالية

أ- الذكاء أو القدرات العقلية والمعرفية: توصلت نتائج الدراسة المعروضة سابقا إلى نتائج مختلفة، منها ما يشير إلى ارتباطات عالمية عكسية ذات دلالة إحصائية عند مستوى معين بين هذه القدرات، وبين الاستهداف للحوادث ومنها ما يشير إلى ارتباطات منخفضة.

ب- القدرات الحركية والإدراكية : أظهرت نتائج الدراسات وجود ارتباط بين السرعة الحركية و الإدراكية واستهداف الحوادث (...).

ج- الشخصية و الجوانب الانفعالية: يلاحظ من نتائج الدراسات السابقة المعروضة أنها متفقة بشكل عام حول حقيقة وجود علاقة بين الشخصية و استهداف الحوادث إذ أشارت اغلبها إلى أن المستهدفين للحوادث يعانون من اضطرابات في الشخصية ، وان الخصال المزاجية أكثر متغيرات الشخصية ارتباطا بارتفاع معدل الحوادث (المطيري ، بستونجي..).

دراسة حمو بوظريفة: الأولى

دراسة حمو بوظريفة الثانية السلوكات

الدراسة السورية:

الدراسة السعودية

الباب الثاني:

الجانب التطبيقي

الفصل السادس:

عرض و تحليل النتائج الدراسية

تمهيـــــد:

بما أن الجانب النظري هو القاعدة الأساسية لأي باحث يريد دراسة أي ظـــاهرة معينـــة والجانب التطبيقي لأي ظاهرة هو الآخر يعطيها صبغتها العلمية ، وهذا انطلاقا من تحقيـــق أو عدم تحقيق الفرضيات التي انطلقنا منها ، كما أن الجانب التطبيقي يوسع مجال الدراسة ويـــبين المنهج والأدوات التي نستعملها في الدراسة وقياسها.

ومن هذا المنطلق، وبعد استعرضنا للجانب النظري الذي فصلنا فيه، وهذا بـــالتعرض إلى مشكلة البحث، والموروث النظري في إطار المتغيرات التي اعتمدنا عليها خلال دراستنا، وسيتم في هذا الفصل عرض الإجراءات المنهجية المتبعة في هذه الدراسة ، وتوضيح أهـــم الأســـاليب المستعملة للحصول على نتائج ، من خلال عرض مجال الدراسة وتحديد العينة التي أجرينا عليهـــا دراستنا، والمنهج الدراسة، وأدوات المستخدمة في جمع المعلومات والأساليب الإحصائية من أجل عرض نتائج الدراسة، ثم تحليلها وبالتالي الوصول إلى الخلاصة العامة.

1) منهج الدراســـــة :

هناك من العلماء من يعرف المنهج على أنه " الطريقة التي يستخدمها الباحث للوصول إلى حل مشكلة التي يدرسها وبعبارة أخرى هي الطريقة التي يتبعها العقل لدراسة موضوع ما، من أجل الكشف الحقيقة المجهولة أو البرهنة على صحة حقيقة ،وصحة المعلومـــة (تركـــي رابـــح 1984 ص 15).

باعتبار أن دراستنا تطمح إلى معرفة حقيقة حوادث المرور أو بالأحرى الاستهداف إليها انطلاقا من بعض العوامل الداخلة فيها واعتمادا على النظرية القائمة على الاستهداف إرتـــأين أن نستخدم المنهج الوصفي التحليلي الذي يعتمد على المقارنة .بين المجموعات العينة وهو نوع من أنواع المناهج الوصفية ويتمثل في تصوير الواقع كما هو ،ومن المعروف أن البحث الوصفي يهدف أساسا إلى دراسة الظواهر والظروف والموافق والعلاقات كما هي موجـــودة ،ومـــن تم يتضح لنا أهمية هذا النوع من المنهج في دراسة الظواهر السلوكية المختلفة التي تهمنا في التعرف عليها كما هي موجودة والحصول على البيانات الخاصة بها والتي تساعدنا علـــى توضـــيحها ،ودراستها دراسة عملية دقيقة.

يرى فاخر عاقل "أنه لابد للباحث الذي يرغب في الوصول إلى نتائج علمية يعتمد عليها من أن يحرص على الحصول على أوصاف دقيقة لظاهرة والحوادث التي يدرسها وذلــك بغيــة الإجابة عن الأسئلة التي يطرحها والمشكلات التي يدرسها ،ومن هنا كان الوصف ركنا أساسيا من أركان البحث العلمي ،وكانت الطريقة الوصفية من أهم الطرق المتبعة فيه " .(فاخر عاقــل –1988 ص 114).

ونحن نرى بأن إتباع المنهج الوصفي التحليلي المعتمد على المقارنــة في دراســتنا هــذه ستمكننا من وصف الظاهرة التي نحن في الصدد البحث عنها و الكشــف عــن الفــروق و العلاقات الموجودة بين المتغيرات الدراسة إما بنفي أو قبول الفرضيات التي انطلقنا منها.

2) تحديد وتعريف مجــال الدراســة:

إن تحديد مجال الدراسة، يعتبر أمرا مهما بالنسبة لهذه الدراسة، لاسيما تحديــده من الناحية الجغرافية و الفلكية، و المبرر في ذلك هو طبيعة الموضوع الــذي يتمحــور حول موضوع الاستهداف للحوادث المرور الذي يتأثر بالظروف الفيزيقية و هذا مــا بينته بعض الدراسات السابقة،كما نريد من خلال هذه الدراســة، معرفــة طبيعــة المستهدف ولاشك الأمر يقتضي معرفة تأثير الجوانب الفيزيقية من أجل ذلك يجــب التعرف على مجال الدراسة من الناحية الجغرافيا و الفلكية

أ) من الناحية الجغرافية:

إن الولايات التي إعتمدنا عليها في هذه الدراســة تقــع في الجنــوب الشــرقي للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، حيث تتميز بطابعها الصحراوي، حيث بهــا كثبان رملية، منحدر من العرق الشرقي الكبير، و المبرر في ذكر هذا هو وجود بعض الإحصائيات تشير إلى تأثير الكثبان الرملية على الحوادث و كذلك صــعوبة بعــض الطرق الصحراوية، لذلك وجب علينا ضبط هذا المتغير.

ب) من الناحية الفلكية:

إن مكان إجراء هذه الدراسة من الناحية الفلكية، يجعلنا نضبط متغير المتعلق بتأثير الظروف الفيزيقية الذي يعتبر من العوامل المؤثرة في شخصية السائق، حيث أن الولايات التي أجريت بها الدراسة تقع بين خطي عرض 25 و بين خطي طول 52 وهذا الموقع يتميز المناخ الصحراوي، حيث يكون صيفه شديد الحرارة قد تصل 39 تحت الظل و يتميز بالبرودة الجافة في فصل الشتاء،و هناك فترات قصيرة لفصلي الخريف و الربيع، و الذي يتميز كلهما بالإعتدال نوعا ما، كما أن هذا الموقع يتميز بالرياح الموسمية قوية في فصل الربيع .

3) الدراسة الاستطلاعية:

- **تعريف الدراسة الاستطلاعية :**

تعد الدراسة الاستطلاعية خطوة في اجراء البحوث الميدانية، إذ تمكن الباحث من التحقق من مدى صلاحية أداة القياس و درجة صدقها و ثباتها و معرفة مدى ملاءمتها لتحقيق أهداف الدراسة، وقد مرت الدراسة الإستطلاعية على ثلاثة مراحل: و هي مرحلة إستكشاف الميدان مرحلة تحليل العمل، و مرحلة إستطلاع الميدان للعينة الأساسية، من أجل التطبيق السيكومتري للإستبيان.

- **أهداف الدراسة الاستطلاعية :**

لدراسة الاستطلاعية عدة أهداف وهي :

-التحقق من صحة أدوات جمع المعلومات، و ذلك بمعرفة صدقها و ثباتها

-تجنب بعض النقائص التي قد تعرقل التطبيق في الدراسة الأساسية

- ممارسة تطبيق الاختبارات و تحديد صعوبات التطبيق و محاولة تجاوزها.

i. **مرحلة إستكشاف الميدان:**

1) استطلاع الميدان حول مظاهر الاستهداف لحوادث المرور: لقد حاولنا في هذا العنصر أن نستطلع الميدان حول مظاهر التي تؤدي إلى الاستهداف لحوادث المرور ، حيث قدمنا سؤالا للمعنين حول مدى إعتقادهم بأن المتغيرات المذكورة، تعتبر من مظاهر

الاستهداف لحوادث المرور ؟ و بهذا نعالج الفرضية القائلة (بوجود مظـــاهر متعـــددة للاستهداف للحوادث المرور). و المبرر في ذلك هو :

- أننا لا يمكن أن نصل إلى المرحلة النهائية لدراسة و هو تحديد عوامل الاستهداف إلا إذا حددنا ما هي مظاهرها.
- لا يمكننا أن نصل تكوين استبيان يحدد لنا الاختبارات التي يمكن أن نعتمـــد عليهـــا في تحليلنا العاملي لموضوع الاستهداف إلا إذا حددنا هذه المظاهر.

أ) العينة الاستطلاعية الخاصة بتحديد مظاهر الاستهداف لحوادث المرور:

لقد اعتمدنا في دراسة هذه العوامل على عينة استطلاعية موضوعية و هي مشتملة من أخصائين في ميدان علم النفس و المحققين الميدانين في الحوادث المرور و هم رجال الشـــرطة و الـــدرك الوطني حيث شملت العينة على 150 فرد وقد اختيروا بطريقة قصدية وهـــي أحـــد الطـــرق الاختيار غير العشوائي و المبرر في اختيارهم باعتبارهم يمثلون النخبة وهم على الدراية العلميـــة بالإضافة إلى أنهم سائقين .

ب) مواصفات العينة الاستطلاعية الخاصة بتحديد مظاهر الاستهداف لحوادث المـــرور بالأرقام:

العينة	التكرار	النسبة المئوية
أخصائيين النفسين	75	%50
المحققين الميدانين	75	%50
المجموع	150	%100

جدول رقم (28) يوضح مواصفات العينة الاستطلاعية الخاصة بتحديـــد عوامـــل الاستهداف لحوادث المرور بالأرقام

ملاحظة: لمزيد من التوضيح أنظر الصفحة 208 في الفصل الثامن

2) استطلاع الميدان حول أسباب الاستهداف للحوادث المرور:

بعد عملية تحديد مظاهر الاستهداف يجدر بنا أن نعرف أســـباب الاســـتهداف لحوادث المرور، حيث قدمنا سؤالا للمعنين حول مدى إعتقـــادهم بـــأن المـــتغيرات

المذكورة، تعتبر من أسباب الاستهداف لحوادث المرور ؟ و بهذا نعالج الفرضية القائلة (بوجود أسباب متعددة للاستهداف للحوادث المرور)

أ) العينة الاستطلاعية الخاصة باستطلاع الميدان حول تصنيف أسباب الاستهداف للحوادث المرور:

لقد اعتمدنا في دراسة هذه العوامل على عينة استطلاعية موضوعية و هي مشتملة من أخصائين في ميدان علم النفس و المحققين الميدانين في الحوادث المرور و هم رجال الشـرطة و الـدرك الوطني حيث شملت العينة على 150 فرد وقد اختيروا بطريقة قصدية وهـي أحـد الطـرق الاختيار غير العشوائي و المبرر في اختيارهم باعتبارهم يمثلون النخبة وهم على الدراية العلميـة بالإضافة إلى أنهم سائقين .

ب)مواصفات العينة الاستطلاعية الخاصـة باسـتطلاع الميـدان حـول أسـباب الاستهداف للحوادث المرور بالأرقام:

العينة	التكرار	النسبة المئوية
أخصائيين النفسين	75	%50
المحققين الميدانين	75	%50
المجموع	150	%100

جدول رقم (29) يوضح مواصفات العينة الاستطلاعية الخاصة بتصنيف أسـباب الاستهداف لحوادث المرور بالأرقام

3) استطلاع الميدان حول تصنيف عوامل الاستهداف للحوادث المرور:

بعد عملية تحديد المظاهر و الأسباب الاستهداف يجدر بنـا أن نصـف هـذه العوامل بما تقتضيه الدراسة الحالية معتمدين على ذلك التصنيف من الناحية النفسـية، المعرفية، البيئية (الروحية و المادية)، العوامل التنظيمية، السلوكيات اللاوقائية، العوامـل النفس-حركية، لمعرفة التصنيف أنظر الملحق رقم 23

أ- العينة الاستطلاعية الخاصة باستطلاع الميدان حول تصنيف عوامل الاستهداف للحوادث المرور:

وقد شملت العينة الاستطلاعية على أساتذة من علم النفس بفروعه المختلفة و بـــدرجات علمية عالية (شهادة الدكتوراه فما فوق) وكان عددهم 75 أستاذ كما تم اختيارهم بطريقـــة قصدية وهي أحد الطرق الاختيار غير العشوائي .

ب – مواصفات العينة الاستطلاعية الخاصة باستطلاع الميدان حول تصنيف عوامل الاستهداف للحوادث المرور بالأرقام:

العينة	التكرار	النسبة المئوية
علم النفس المعرفي	17	%22.66
علم النفس العمل و التنظيم	22	%29.33
علم النفس العيادي	18	%24
علم النفس الاجتماعي	18	%24
المجموع	75	% 100

جدول رقم (30) يوضح مواصفات العينة الاستطلاعية الخاصة بتصـــنيف عوامـــل الاستهداف لحوادث المرور بالأرقام

ii. **مرحلة تحليل العمل:**إن عملية تحليل العمل تعتبر من بين إحدى الطرق المهمة و المستعملة في الدراسات التطبيقية خاصة إذا تعلق الأمر بتخصصات المهتمة بالعمل و العمال في شتى مجالات العملية، و لقد استعنا بهده الطريقة من أجل تحديد مايلي:

* وصف العمل
* تحديد متطلبات العمل
* تحديد واجبات العمل
* مخاطر العمل

iii. **مرحلة استطلاع الميدان للدراسة الأساسية :** إن المقصود بهذا العنصر هو التطبيق الفعلي للدراسة، فالإجراءات السالفة الذكر هي مجرد عملية تحضيرية لهذه الدراسة و بالتالي بعـــد تحديد العوامل الاستهداف ثم تصنيفها نكون قد تحصلنا على استبانة تتحدد فيها الاختبارات

التي نستطيع أن ندرس الاستهداف بتصنيفاته المختلفة المعرفية منها و النفسية و البيئة بنوعيها المعنوية و المادية .

أ) **العينة الاستطلاعية الخاصة بالدراسة الأساسية:**

إن هذه العينة الاستطلاعية تشتمل على مختلف خصائص العينة الأساسية و هي بذلك ممثلة للمجتمع الأصلي كما أنها حوت على نسبة 33 % من مجموع العينة الأساسية أي تم اختيار 165 فرد بصفة عشوائية من العينة.

4) وسائل جمع البيانات :

نظرا لطبيعة الموضوع الذي نحن بصدد دراسته ، وحتى تكون البيانات دقيقة وتتعلق بالظاهرة التي ندرسها يستلزم علينا أن نستعمل أدوات لجمع البيانات وهي عبارة عن : الملاحظة ، المقابلة ، و الإستبيان، وهي كذلك وسائل استعملت في طريقة تحليل العمل.

4-1) الملاحظة :

إن طبيعة الموضوع الذي اخترناه ، يتعلق أساسا ، بالجوانب الشخصية في الإنسان منها الجانب النفسي و المعرفي و البيئي بنوعيه وهذا يأتي في إطار ما يسمى بالسلوك. السلوك الذي يمارسه السائقون أثناء قيامهم بمهمة السياقة مما يلح علينا أن نلاحظ كيفية رد الفعل كل سائق أثناء السياقة ، أي كيف يكون الاستجابة المناسبة للمثير . إذ لاحظنا أن السائقين ، في مواقف كثيرة ، مثلا في مفترق الطرق، عند ظهور الإشارات المرور بشكل مفاجئ ، عند الطرق المزدوجة ، عند الوقوف و التوقف و هذا من جهة ومن جهة أخرى ، قمنا بملاحظة ما يسببه سؤ هندسة الطرق و الإشارات المرور و التعطلات التقنية لدى السائقين. لاحظنا كذلك ردود الأفعال السائقين، داخل المدينة أينما تكون المواقف كثيرة متنوعة و معقدة.

وقد استجابت هذه الأداة من غرضنا حيث عرفنا من خلالها، الغموض و الرد الفعل اتجاه المثيرات التي قد يتعرض لها السائقين ، مما يؤدي إلى أن يكونوا عرضة إلى السلوكيات الانفعالية تتسم بالاندفاع تارة و بالأنانية و التقليد تارة أخرى ، كذلك من خلال هذه الملاحظة شهدنا بعض السائقين من طبيعتهم بطئي الاستجابة للمثيرات الخارجية رغم تنبههم بهذه المثيرات ، ذلك ما يؤكد لن أن هناك من الأفراد من لديهم زمن رجع طويل أو قصير، كما لاحظنا مدى

مساهمة سؤ هندسة الطرق و الإشارات المرور و السلوكيات اللاوقائية و الـــتعطلات التقنيـــة الظروف الفيزيقية كل هذه العوامل تؤثر على قدرة السائقين على الاستجابة المناســبة اتجــاه المثيرات و بالتالي تجنب الوقوع في الحادثة كما أفادتنا هذه الأداة في تكوين صورة عامة حـــول المواقف التي ستكون في بناء الاستبيان كذا هذه الأداة ستساعدنا في تفسير النتائج.

4-2) المقابلة :

تكمن أهمية المقابلة العلمية في إثراء الموضوع من الناحية العلمية و الرسمية ، وبالتالي قمنا بها من أجل الاستفادة من معلومات تقدم من طرف العديد من المختصين في ميدان حـــوادث المرور منها :

الأمن الوطني ، الدرك الوطني، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق ، بعض المدارس الخاصة بالتعليم السياقة الشركة الوطنية للتأمين.

و قد تبين لنا من خلال هذه المقابلات ضرورة إجراء بحوث علمية دقيقة خاصـــة مـــن الجوانب النفسية ، لأن كما ذكرنا أن هناك بحوث قليلة جدا و كذلك معظم الحوادث ســـببها الإنسان ،وعدم وجود محددات نفسية تحدد الذين لهم الحق في الرخصة السياقة مـــن الناحيـــة النفسية بلا من الناحية التقنية فقط .كما ساهم التقنيون و المختصون في حوادث المرور في بناء الاستبيان .

4-3) الملفات الإدارية و الصحية : لقد استفدنا من بعض السجلات الإدارية على معلومات تخص المستهدفين لحوادث المرور أي الذين تعرضوا للحوادث أكثر من مرة كما تحصلنا علـــى معلومات تخص السن، الأقدمية في السياقة، الحالة العائلية، التأمين، صنف السياقة، الفصل الذي فيه في الحادث، المستوى التعليمي

4-4) استبيان:

أ) أهداف الاستبيان:

من خلال المقابلات و الملاحظات التي قمنا بها أتضح لنا مدى أهمية القيـــام باســـتبيانين الأول متعلق بطريقة تحليل العمل و الثاني متعلق بالإستهداف لحوادث المرورو هو عبارة إستبيان ناتج من النتائج المستخلصة من طريقة تحليل العمل و هذا من أجل أن نتحصل على معلومـــات أكثر دقة حول أفراد العينة، كذا معلومات متعلقة بعوامل الاستهداف لحوادث المرور ومن بين

المعلومات التي حصلنا عليها من خلال هذه المقابلات و الملاحظات هو التأكد بأن 90 % من الحوادث كان سببها الإنسان و ذلك راجع إلى أن الإنسان يتميز بمحدودية القدرات و المؤهلات مما يؤدي به إلى أن يكون مستهدفا للحوادث.

i. **إستبيان خاص بتحليل مهنة السياقة:** إن عملية تحليل العمل تعتمد العديد من أدوات جمع المعلومات، ومن بينها أداة الإستبيان

أهداف الاستبيان: إن هذا الإستبيان يهدف أساسا إلى معرفة مايلي:

* وصف مهنة السياقة
* متطلبات السياقة سواء كانت فيزيقية أو شخصية
* واجبات المتضمنة لعملية السياقة
* المخاطر التي تحوم حول عملية السياقة
* تحديد طريقة تشخصية لمعرفة المستهدفين لتلك المخاطر
* المساهمة في عملية وضع مخططات لسلامة و الأمن المروري
* المساهمة في وضع برامج تدريبية

وصف الإستبيان: يحتوي هذا الاستبيان على 13 سؤالا مفتوحا موزع على أربعة محاور أساسية، زيادة على أسئلة تخص المعلومات العامة حول الأفراد وقد تم صياغة الاستبيان النهائي بعد تطبيق على شكله الأول مما استدعى إلى إنقاص بعض الأسئلة غير المجدية ، وهذا بعد الدراسة الاستطلاعية، هذا بالإضافة إلى الكثير من التحسينات و التعديلات المختلفة التي أدخلت عليه.

ii. **إستبيان خاص بالإستهداف لحوادث المرور:**

إن الاستبيان الحالي هدفه الأساسي هو معرفة المتغيرات التي تدخل في تحديد العامل الأساسي "الاستهداف للحوادث المرور" ثم محاولة تصنيف هذه العوامل، وفقا للخلفية النظرية

كما أن الهدف هو حصر موضوع الدراسة و عزلها من المتغيرات التي لا نحتاجها في هذه الدراسة و لهذا فإن الاستبيان الحالي يعطينا نظرة شاملة حول المتغيرات التي تعتبر مؤشرات للإستهداف و يتضح ذلك من خلال المحاور التالية :

* **محور معلومات عامة حول الأفراد**

* **محور العوامل الموضوعية: و يتضمن:**و يتضمن:

-تأثير الظروف البيئية بجانبيها المادية و التقنية ويتضمن ما يلي (الظروف الفيزيقية والجوانب التقنية للاستهداف للحوادث)

- تأثير السلوكيات اللاوقائية للاستهداف لحوادث المرور و الإجتماعية

- تأثير العوامل التنظيمية (الرضا الوظيفي، الاغتراب، التزام الوظيفي، دوران العمل، التغييب،الضغط المهني)

* **محور العوامل الذاتية:** ويتضمن:

-تأثير المتغيرات الوجدانية (الإنفعالية)

العرفية

- تأثير المتغيرات النفسية -الحركية

* **تصميم الاستبيان :**

اعتمدنا في بناء الاستبيان، على الدراسات النظرية و التطبيقية حول الموضوع، و كذلك المقابلات والملاحظات التي أجريناها ، حيث تم تصميم الاستبيان انطلاقا من مجموعة من البنود لها صلة بالمحاور السالفة الذكر يتضمن كل واحد منها مستويان للإجابة ، (مرتفع) ، (منخفض)، ماعدا الفقرات من 01 إلى 30 فهي تتضمن بدائل (نعم) (لا) و يتطلب من المختص اختيار إمكانية واحدة فقط من بين الإمكانيات المطروحة، أما بالنسبة للأوزان فهي موحدة فتقدم درجة 01 للبديل الإيجابي و 0 للبديل السلبي.

وكانت افتتاحية الاستبيان بمحور حول معلومات عامة للأفراد العينة مثل التخصص العلمي، الدرجة العلمية...

استعمالنا لسلم التدرج الثنائي في هذا الاستبيان راجع لكون الأسئلة و المواقف التي استعملناها لا تتطلب احتمال أن يكون أكثر من اختيارين.

إن المبرر في اختيار أسئلة مغلقة، لكونها لا تستدعي وقت طويلا للإجابة عليها من طرف المفحوصين، كما أنها توفر لنا مجهودا في تحليلها بالإضافة إلى محاولة تفادي مشكلة، صعوبة التعبير اللغوي أو عملية التركيز من طرف السائقين.

***وصف الاستبيان:**

يحتوي هذا الاستبيان على 74 فقرة مغلقة موزعة على أربعة محاور أساسية، زيادة على أسئلة تخص المعلومات العامة حول الأفراد وقد تم صياغة الاستبيان النهائي بعد تطبيق على شكله الأول مما استدعى إلى إنقاص بعض الأسئلة غير المجدية ، وهد بعد الدراسة الاستطلاعية، هذا بالإضافة إلى الكثير من التحسينات و التعديلات المختلفة التي أدخلت عليه.

05) القياسات السيكومترية:

صدق الاستبيان : لمعرفة الصدق اعتمدنا على أنواع عديدة من الصدق منها ما يلي:

1) صدق المحكمين:

لقد اعتمدت هذه الدراسة كذلك على صدق المحكمين الذي شمل على مجموعة من المحكمين و يتمثلون في الأخصائيين في علم النفس (أساتذة) و محققين ميدانين (رجال الأمن، الشرطة) حيث بلغ عددهم الإجمالي 150 فرد حيث قدم لهم استبيان في صورته البدائية و طلب منهم تحديد بنعم أو لا البند الذي يعتبر من أسباب الاستهداف لحوادث المرور و نشير إلى أن الهدف الأساسي لاستعمال هذا النوع من الصدق هو معرفة الاستبيانات التي يمكن استخدامها في تحديد العوامل التي تحدد الاستهداف كما هو موضح في الملحق رقم (01)

الاختبارات و الوظائف التي تقيسها:

قبل أن ننتقل إلى صدق الاستبيان المتعلق بالدراسة الأساسية وبعد تحديد أسباب الاستهداف لحوادث المرور ثم تصنيف هذه الأسباب، إلى عواملها الأساسية، يجب علينا و من باب الأمانة العلمية أن نشير إلى أن بعض الاختبارات تم اقتناؤها من كتاب "إختبارات الذكاء و الشخصية " لصاحبه الدكتور "اسماعيل عبد الفتاح عبد الكافي" ولذلك قد تم معالجة صدقها و ثباتها كما هو مبين في الجدولين الملحق رقم (04) و على هذا الأساس يجب أن نبين كذلك الاستبيانات المعتمدة و إظهار الجوانب التي تقيسها، وهي مبينة في الملحق رقم 02

القياسات السيكومترية للاختبارات المعتمدة:

صدق العاملي:

اعتمدنا في صدق الاستبيان على الصدق العاملي، حيث قدم الاستبيان و هذا الاستبيان في حقيقة الأمر مبني على عدة استبيانات تقيس قدرات عقلية، سمات انفعالية نفسية، و مواقف مختلفة لكل أفراد العينة من أجل معرفة العوامل الحقيقية التي تدخل في تحديد الاستهداف و يعتبر الصدق العاملي الطريقة الثانية بعد طريقة الصدق المحكمين و هو يعتمد على المنهج التحليل العاملي الذي يحدد مدى قياس عدة استبيانات أو اختبارات أو قدرات أو سمات لبعض العوامل المشتركة – لمعرفة الاستبيانات و الاختبارات المستعملة و درجات صدقها و ثباتها أنظر ملحق رقم (04) – أي أننا نحدد مدى تشبع هذه الأمور السالفة الذكر بتلك العوامل المشتركة و تحتاج هذه الطريقة في حسابها إلى الحصول على عدة اختبارات صادقة في قياسها لجوانب معينة ثم حساب معاملاتها الإرتباطية بين كل اختبارين من هذه الاختبارات حتى يتم حساب مصفوفة الارتباط و الذي يمكن عن طريقها حساب المتشبعات الاختبارات بالعامل المشترك الذي يتمثل في بحثنا هذا على العامل "الاستهداف " و كانت النتائج على النحو التالي :

تشبع الفقرات على العامل المشترك لصدق العاملي

المتغيرات	درجة التشبع على العامل المشترك
1. تمييز العلامات	0.92
2. حب العمل	0.95
3. هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الرطوبة العالية	0.94
4. هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الرياح القوية	0.94
5. هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الحرارة المرتفعة	0.94
6. هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الانزلاقات	0.93
7. هل تجد صعوبة في السياقة بسبب سقوط الأحجار	0.93
8. هل تجد صعوبة في السياقة بسبب المنحدرات	0.93
9. هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الانعراجات	0.92

10.	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الممهلات	0.92
11.	هل تجد صعوبة في السياقة عند تسرب الزيت	0.92
12.	هل تراقب العجلات قبل عملية السياقة	0.92
13.	هل ترقب الفرامل قبل عملية السياقة	0.92
14.	هل تقوم بعملية التفريغ بصفة منتظمة	0.91
15.	هل تغسل المركبة كلما دعت الضرورة	0.91
16.	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب خروج الحيوانات	0.91
17.	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب تساقط الأمطار	0.91
18.	الرضا النفسي	0.89
19.	التركيز	0.89
20.	الإدراك المكاني	0.89
21.	الادراك الحسي	0.89
22.	الإستعداد العددي	0.89
23.	الإدراك الحركي	0.89
24.	تقدير المسافات	0.87
25.	التدريب	0.87
26.	الاغتراب المهني	0.87
27.	التآزر الحركي	0.87
28.	سرعة اليدين	0.87
29.	البساطة	0.87
30.	الأداء الوظيفي	0.87
31.	التزام الوظيفي	0.87
32.	القلق	0.85
33.	الشجاعة	0.84

34. الرضا الوظيفي	0.80
35. الضغط النفسي	0.80
36. الذاكرة	0.80
37. حب النفس	0.80
38. الذكاء	0.80
39. هل استعمال الهاتف أثناء السياقة	0.80
40. هل تدجر من عدم ضبط صيانة المركبة	0.80
41. هل لديك مانع في عدم مراقبة أجهزة المركبة كل يوم	0.80
42. هل لديك عدم احترام قوانين المرور بصفة عامة	0.80
43. هل تقوم أحيانا بوضع طفل صغير إلى الأمام أثناء السياقة	0.79
44. هل لا تضع أحيانا حزام الأمن	0.79
45. هل لديك التزام بالسرعة المفرطة	0.79
46. هل تقوم بعملية السياقة مع وجود مرض عضوي	0.79
47. هل لديك عدم احترام اللفتات الموجودة في الطرق أحيانا	0.79
48. هل سبق لك سياقة مع تناول أو مسكر أو منوم	0.79
49. هل أحيانا تقوم بعملية السياقة بالكتمان	0.79
50. هل أثناء السياقة تقوم برفع صوت المذياع	0.78
51. هل تقوم أحيانا بالسياقة مع مشاهدة فيلم	0.78
52. هل تطلب ممن معك استخدام حزام الأمن	0.78
53. هل تعبر من أماكن عبور المشاة	0.78
54. هل تخرج يدك من الشباك عند القيادة	0.78

55.	عندما يظهر الضوء البرتقالي هل تزيد من السرعة	0.65
56.	الصبر	0.78
57.	الخمول النفسي	0.78
58.	العدوانية	0.78
59.	الفهم الميكانيكي	0.75
60.	زمن الرجع	0.75
61.	الخوف	0.75
62.	حركة اليدين	0.75
63.	سرعة الغضب	0.75
64.	الضغط المهني	0.75
65.	التطوير التنظيمي	0.74
66.	الحزن	0.74
67.	التوتر	0.74
68.	اتخاذ القرار	0.74
69.	الثقة بالنفس	0.74
70.	الاكتئاب	0.74
71.	السيطرة على الأعصاب	0.74
72.	الاستعداد اللفظي	0.74
73.	الخجل	0.72
74.	سرعة الأصابع	0.72

جدول رقم 31 يبين تشبع الفقرات على العامل المشترك لصدق العاملي

مفاتيح الاختبارات: سوف نرد في هذا العنصر كل الاختبارات و المفاتيح التي تحتويها هنـــاك اختبارات قد تم قياس مفاتيحها من قبل و هي الاختبارات التي أخذت من كتاب " إختبـــارات

الذكاء و الشخصية " و هنالك اختبارات قد تم قياس مفاتيحها من طرف الباحث الحالي وهي موضحة في الملحق رقم 03

ثبات الاستبيان الخاص بالإستهداف للحوادث المرور:

طريقة اختبار و إعادة الاختبار:اعتمد في قياس الثبات على طريقة إعادة الاختبار علـــى أفراد عينة الدراسة حيث قمنا بتطبيق الاستبيان على مجموعة من الأفراد العينة ثم أعيد تطبيقـــه على نفس العينة ، بعد مدة زمانية دامت 15 يوما ثم حسب الثبات بين نتائج التطبيق الأول و الثاني و هذا باستعمال معادلة *بيرسون* ، حيث قدر معامل الثبات ب : 0,71 وهي قيمة دالة عند مستوي الدلالة و بعد التصحيح سبيرمان و براون أصبحت القيمة 0.83 وهو يشير إلى معامل ثبات عالي ولهذا نقول الاستبيان عالي ثباته . و يتضح ذلك من خلال الجدول

الارتباط	عدد الأفراد	ر المحسوبة	د . ح	مستوى الدلالة		المعامـــل بعـــد التصحيح
				0.05	0.01	
بيرسون	500	0.71	498	دال	دال	0.83

الجدول رقم (32) يوضح ثبات الاختبار

6) تحديد عينة الدراســـة:

لا شك أن القيمة العلمية لأي بحث يرتكز على العديد من العوامل، أهمها التحديد الدقيق للموضوع وطريقة تناوله، والعينة التي شملها وكذا الأدوات المستعملة.

لقد اعتمدنا في دراستنا هذه على عينة محل الدراسة و هي عينة كبيرة الحجم وهذا بسبب طبيعة الدارسة التي نقوم بها التي تعتمد ابتداءا على المسح أي مسح العوامل التي تدخل في تحديد ما يسمى الاستهداف لحوادث المرور ،وقد تم اختيار العينة بصفة عشوائية حيث الأفراد الـــذين يمثلون المستهدفين من السائقين. و (نشير إلى أن عدد أفراد المجتمع الأصلي غير معروف نظـــرا لعدم الحصول على الأرقام محددة و مضبوطة)

- **خصائص العينة:**

- تمثل العينة جنس واحد وهو الجنس الذكور.

- إن أفراد العينة كلهم وقعوا في الحوادث المرورية.
- كل أفراد العينة يعملون في مؤسسات عمومية أو خاصة
- هناك اختلاف بين الأفراد العينة في مستواهم التعليمي حيث كان الحد الأدنى هو معرفة القراءة و الكتابة و الحد الأقصى هو الطور الثانوي .
- كل أفراد العينة قد وقعوا في الحوادث خلال الموسم الجامعي 2007/2006
- جل أفراد العينة من الذين كانوا سببا في الخطأ أي أن الحادث هم الذين تسببوا فيه.
- هنـــاك من الأفراد العينة من سرحوا من المؤسسات أخرى قبل دخولهم لعالم العمـــل الحر
- أفراد العينة لديهم مدى قريب جدا في السن حيث يقدر بسنة مما يبين لنا عدم تفاوت الكبير في السن، وهذا ما يساعدنا في تحديد العينة بشكل جيد.
-كل أفراد العينة لديهم رخص السياقة وقد تعرضوا إلى التكوين مـــن مـــدارس تعلـــيم السياقة.
-كل أفراد العينة أخضعوا إلى الانتقاء.
- كل أفراد العينة يتمتعون بالتأمين
- إن أفراد العينة موزعون بين أصناف السياقة الثلاثة

أ) السيارات الأقل من 10مقاعد و تزن حمولتها أقل من 3500 كلغ

ب) سيارات البضائع ذات حمولة من 3500 كلغ فأكثر

ج) سيارات النقل العام أكثر من 9 مقاعد

- هناك من أفراد العينة من لديهم الخطوط الطويلة في السياقة و من لديهم خطوط قصيرة (سوف نحدد متوسط الخط)
- إن أفراد العينة متفاوتون في عدد السنوات الخدمة في السياقة
- هناك تفاوت في الفصل الذي وقع كل واحد من أفراد العينة في الحادث المروري
- هناك من أفراد العينة متزوجون و مطلقون و كذلك العزاب.

- **خطـــوات اختيـــار العينـــة:**

تمرّ عملية اختيار العينة بعدة خطوات، نوضحها فيما يلي:

أ- تحديد مجتمع الدراسة بشكل واضح و دقيق من حيث التسمية و السمات، و الخصائص التي تميّز أفراده عن غيرهم، ليستطيع توضيح حجم المجتمع، و مدى تجانسه، لأن ذلك يؤثر في عدد أفراد العينة، و نوعية العينة التي سيختارها.

ب- تحديد أفراد المجتمع الأصليّ للدراسة، و ترتيبهم في جداول بأرقام متسلسلة إن أمكن، لأن ذلك يسهّل في اختيار عينة عشوائية ممثلة للمجتمع بشكل أفضل.

ج- تحديد متغيرات الدراسة، و ذلك لضبط أكبر عدد ممكن من المتغيرات غير المدروسة، و تقليل أثر المتغيرات الدخيلة.

د- تحديد العدد المناسب لأفراد العينة، و ذلك بناء على عدة معايير:

* تجانس أو تباين المجتمع، فكلما زاد التجانس بين أفراد المجتمع، كان العدد اللازم لتمثيل المجتمع أقلّ، و العكس بالعكس، كلما زاد التباين كان العدد اللازم لتمثيل المجتمع أكثر، و لا يوجد عدد معين يحدد أفراد العينة، و إنما ما يراه الباحث مناسباً و مبرراً.

* أسلوب البحث المستخدم: فالدراسات المسحيّة تحتاج إلى أكبر عدد ممكن من أفراد المجتمع لتمثيله، أما الدراسات التجريبية فيعتمد عدد أفراد العينة على عدد المجموعات التجريبية و الضابطة في الدراسة.

* درجة الدقة المطلوبة: فكلما كان القرار المعتمد على هذه الدراسة مهماً، كلما كانت الدقة المتوخاة أعلى، و بالتالي فهي بحاجة إلى عدد أكبر لأفراد العينة الممثلة، لتعطي الثقة اللازمة في تعميم النتائج.

و قد أورد (Uma SEKARAN) النقاط التالية التي يمكن الإسترشاد بها، من أجل تحديد حجم العينة المطلوب:

* من (30 إلى 500) مفردة ملائمة لمعظم الأبحاث و الدراسات.

* يجب أن لا يقلّ عدد مفردات لكل طبقة عن (30) مفردة في العينة الطبقية.

* يفضل ألا تقل مفردات العينة عن عشرة أضعاف عدد متغيرات الدراسة.

* قد يكون حجم العينة من (10 إلى 20) مقبولاً إذا كان البحث تجريبياً، و حجم الضبط و الرقابة عالياً و مبرراً من الباحث.

بعـــد تحديد القوائم التي تحتوي على أفراد المجتمع الأصلي للعينة، و بعد تحديد العـــــدد اللازم لأفـــراد العينة، و تحـــديد نوعية العينة الملائمة للدراسة، و التي تـــلبّي حاجات الدراسة و فق أنـــواع العينات، عمد البـــاحث في اختيار أفراد عينـــة الدراســـة إلى العينـــة الطبقيـــة (Stniated Sample)، و هي مـــن أنـــواع العينـــات العشـــوائية (Random Samples). و يستـــخدم هذا النوع من العينـــات عندما يكـــون هناك تبـــاين (عدم تجـــانس) واضـــح في مجتمع الدراسة، بحيث يمكن تقسيم مجتمع الدراسة إلى مجموعات أو طبقات، بناء علـــى هـــذا التباين:

كيف يتم اختيار عينة عشوائية طبقية؟ هناك ثلاث خطوات و هي:

* أن يحدد الباحث الفئات المختلفة في المجتمع الأصلي، و على ســـبيل المثـــال الجهـــات الجغرافية تمثل الفئات المختلفة لدراسة مشكلات المراهق الجزائري.

* أن يحدد عدد الطلاب في كل جهة، أو ولاية من الولايات المختارة .

* أن يختـــار من كل فئة (ولاية) فئة عشوائية بسيطة تمثلها، و يجب أن يراعـــي النســـبة الثابتة من كل فئة، بحيث يمثل كلَّ فئة عددٌ من الأفراد بشكل متناسب مع حجم هذه الفئـــة. (Uma Sekaran (1992), reseanch methods for business: askill- building approach john wiley and sons.inc)

- **حدودها :**

كل أفراد العينة يمثلون المجتمع الأصلي لدراسة الموجودة في الجنوب الشرقي للوطن

- **مصدرها :**

ولايات التالية: ورقلة ،غرداية ، بسكرة ،إليزي .

- **حجمهـــا:**

يبلغ عدد أفراد العينة 500 عاملا (سائقا مستهدفا) موزعين على الولايات السالفة الذكر و تضح ذلك من خلال الجدول التالي:

الولاية / الإحصاءات	ولاية ورقلة	ولاية غرداية	ولاية إليزي	ولاية الوادي	المجموع
التكرار	149	126	101	124	500
النسبة المئوية	%29.8	%25.2	%20.2	%24.8	%100

الجدول رقم(33) يبين توزيع أفراد العينة حسب الولايات

7) نتائج العينة الأساسية :

1-1) موصفات عينة الدراسة بالأرقام :

أ) توزيع أفراد العينة الدراسة حسب السن :

الفئة	التكرار	النسبة %
31-27	56	%11.2
35-31	51	%10.2
39-35	44	%8.8
43-39	52	%10.4
47-43	9	%1.8
51-47	28	%5.6
55-51	65	%13
59-55	102	%20.4
63-59	91	%18.2
67-63	2	%0.4
المجموع	500	%100

جدول رقم (34) يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة وفقا للسن

يتضح من هذا الجدول أن النسبة الشائعة في العينة ،هي للذين تتراوح أعمارهم من 55-59 حيث وصلت نسبتها إلى 20.4 % وأما الذين تتراوح أعمارهم بين 63-67 سنة فهم يمثلون نسبة 0.4% وهم يمثلون أدنى فئة في العينة، ومما نستنتجه من خلال هـــذا الجـــدول أن العينة يسيطر عليها فئة الكهول بحث هذا يعتبر مؤشرا يبين تمتع جل أفراد العينة على قسط وفير من الخبرة، وكما أن العينة تتمتع بخاصية التجانس من حيث السن و هذا بعد حساب معامـــل الاختلاف حيث وصل إلى إلا أن أفراد الذين تتراوح أعمارهم بين 43-48 سنة فهم يمثلون النسبة الصغيرة حيث وصلوا إلى 10% وهذا ما يذل على أن الشركة توظف عمـــال لـــديهم أقدمية في الميادان العمل (أي الخبرة). و لمزيد من التوضيح حول الخصائص الوصـــفية إلـــيكم الملحق رقم (07) .

ملاحظة: لقد تم الاعتماد في تحديد الفئات حسب الطرح الإحصائي وبيان ذلـــك في العنصـــر الخاص الأدوات الإحصائية المستعملة ضمن هذا الفصل

ب) **توزيع عينة الدراسة حسب الحالة التعليمية .**

المستوى التعليمي	التكرار	النسبـــة %
يقرأ الكتب	40	08
الطور الابتدائي	325	65
الطور الأساسي	96	19.2
الطور الثانوي	39	7.8
المجموع	500	100

جدول رقم (35) يوضح توزيع العينة الدراسية وفقا لمستوى التعليمي.

من خلال قراءتنا للجدول يتبين لنا أن النسبة الكبيرة في هذه العينة تميل لصالح الأفـــراد الذين لديهم مستوى الطور الابتدائي حيث بلغت نسبتهم 65 % كما يتضح كذلك من خلال الجدول أن هناك تفاوت بين المستويات الأربعة حيث تحصلنا على ما يلي 40 % من مســـتوى يعرف القراءة و الكتابة و 19.2% من مستوى الأساسي و 7.8 %من المستوى الثانوي وهم أقل فئة و أننا نذكر هذا من أجل معرفة أي نوع من الأساليب الإحصـــائية نســـتعملها هـــل

الإحصاء المعلمي أو غير المعلمي. و لمزيد من التوضيح حول الخصائص الوصفية إليكم الملحـــق رقم (08) .

ج) توزيع عينة الدراسة حسب الأقدمية .

الفئات	التكرار	النسبـــة %
2- 4	14	2.8
4 – 6	23	4.6
6 – 8	12	2.4
8 – 10	12	2.4
10 – 12	50	10
12 – 14	35	7
14 – 16	75	15
16 - 18	46	9.2
18 – 20	28	5.6
20 – 22	68	13.6
22 – 24	43	8.6
24 – 26	94	18.8
المجموع	**500**	**100**

جدول رقم 36 يبين توزيع عينة الدراسة حسب الأقدمية .

من خلال الجدول الذي يبين ، توزيع الحوادث المرور حسب الأقدميـــة عنـــد عينـــة الدراسة، حيث تبين لنا أن ، 18.8% من الحوادث المرور كانت واقعة في الفئة التي لديها(24 سنة إلى 26سنة في السياقة، وهذا سيفدنا في الدراسة عندما يتعلق الأمر بتأثير الأقدمية علـــى الاستهداف رغم وجود نوع من (الخبرة في السياقة) بينما أقل نسبة فكانت لصـــالح الـــذين لديهم ستة سنوات إلى ثمانية سنوات إلى عشر سنوات فتحصلت كل فئة على 2.4 % ويتضح من خلال الجدول كذلك باقي الفئات التي لديها نسب متفاوتة في عدد السنوات التي تقضـــيها

في مهنة السياقة كما هو موضح في الجدول السابق. و لمزيد من التوضيح حـــول الخصـــائص الوصفية إليكم الملحق رقم (09) .

ملاحظة: لقد تم الاعتماد في تحديد الفئات حسب الطرح الإحصائي وبيان ذلـــك في العنصـــر الخاص الأدوات الإحصائية المستعملة ضمن هذا الفصل

هـــ) توزيع الحوادث حسب الحالة المدنية

الحالة المدنية	التكرار	النسبة %
أعزب	122	24.4
متزوج	323	64.6
مطلق	55	11
المجموع	500	100

جدول رقم 37 يبين توزيع الحوادث حسب الحالة المدنية

من خلال الجدول يتضح لنا ، أن نسبة 24.4 % من أفرد العينة الذين كانوا عرضـــة للحوادث المرور هم عزاب أما الذين تزوجوا قد تحصلوا علـــى نســـبة 64.6 % ،في حـــين المطلقين فقد بلغت نسبتهم11 % فقط. و لمزيد من التوضيح حول الخصائص الوصفية إلـــيكم الملحق رقم (10) .

و)توزيع أفراد العينة حسب الوقوع في الحادثة :

عدد الحوادث	التكرارات	النسبة %
1	52	10.4
2	60	12
3	225	45
4	70	14
5	53	10.6
6	40	8
المجموع	500	100

جدول رقم (38) يوضح توزيع العينة وفقا للاستهداف وعدمه

من خلال الجدول يتبين لنا أن نسبة كبيرة من السائقين الذين وقعوا ثلاثة مرات في الحادثة حيث بلغت نسبتهم 45 %أما أقل نسبة فقد تحصل عليها الذين وقعوا ستة مرات في الحادثة فقد بلغت نسبتهم 8 % أما باقي الأفراد فقد تراوحت نسبهم كما يلي 10.4 % للذين وقعوا مرة واحدة في الحادثة و 12 % للذين وقعوا مرتين في الحادثة و 14 % لأفراد الذين وقعوا أربعة مرات في الحادثة و أخيرا الذين وقعوا خمسة مرات في الحادثة قد بلغت نسبتهم 10.6 % . و لمزيد من التوضيح حول الخصائص الوصفية إليكم الملحق رقم (11) .

و)توزيع أفراد العينة حسب فصل الذي وقع فيه الحادث المروري

الفصل	التكرارت	النسبة المئوية%
الشتاء	155	31
الخريف	109	21.8
الربيع	71	14.2
الصيف	165	33
المجموع	500	100

جدول رقم (39) وضح توزيع أفراد العينة حسب الفصل الذي وقع فيه الحادث:

إن اختيارنا لمتغير الفصل لمعرفة تأثيره على الاستهداف يلزم علينا أن نعرف خصائص العينة في هذا المجال أذا نلاحظ من خلال الجدول أن هناك تقارب بين أفراد العينة في فصل الوقوع في الحادثة حيث كانت النسبة الكبيرة للذين وقعوا في الحادثة في فصل الصيف حيث بلغت نسبتهم 33 % أما أقل نسبة فقد تحصل عليها الأفراد الذين وقعوا في الحادثة في فصل الربيع حيث بلغت نسبتهم 14.2 % أما باقي النسب فقد تفاوتت بين الفصول المتبقية . و لمزيد من التوضيح حول الخصائص الوصفية إليكم الملحق رقم (12) .

توزيع أفراد العينة حسب صنف المركبة:

الصنف	التكرارات	النسبة المئوية %
أقل من 10 مقاعد و حمولتها أقل من 3500 كلغ	179	35.8
نقل البضائع الحمولة أكثر من 3500 كلغ	166	33.2
أكثر من 09 مقاعد و حمولتها أكثر من 3500 كلغ	155	31
المجموع	500	100

جدول رقم (40) وضح توزيع أفراد العينة حسب صنف المركبة:

يتبين من خلال الجدول أن هناك تقارب بين أفراد العينة حول متغير صـــنف المركبـــة، حيث كانت النسبة الكبيرة من الأفراد الذين يسقون المركبة من صنف أقل من 10 مقاعـــد و حمولتها أقل من 3500 كلغ حيث بلغت نسبتهم 35.8 % أما الذين يسقون مركبـــة نقـــل البضائع الحمولة أكثر من 3500 كلغ فقد بلغت نسبتهم 33.2 % أما الصنف أكثر من 09 مقاعد و حمولتها أكثر من 3500 كلغ قد بلغ الذين يسقونها 31 % . و لمزيد من التوضـــيح حول الخصائص الوصفية إليكم الملحق رقم (13) .

توزيع أفراد العينة حسب نمط المؤسسة

نمط المؤسسة	التكرارات	النسبة المئوية %
مؤسسة خاصة	155	31.0
مؤسسة عمومية	155	31.0
ملكية خاصة	190	38.0
المجموع	500	100

جدول رقم (41) يوضح توزيع أفراد العينة حسب نمط المؤسسة:

أن الجدول المبين أعلاه يوضح لنا توزيع أفراد العينة حسب نمط المؤسسة حيث يوجد من يعمل في مؤسسة عمومية و منهم من يعمل بمؤسسة خاصة و هناك من لديهم مركبات خاصة حيث كانت النسبة الكبيرة للذين يملكون مركبات خاصة فقد كانت نسبتهم 38.0% أمـــا الذين يعملون بمؤسسات خاصة فقد كانت نسبتهم 31 % وهم متساون في النسبة المئوية مـــع

الذين يعملون في مؤسسات عمومية كما يتضح من خلال الجدول أن هناك تقارب بين النسب. و لمزيد من التوضيح حول الخصائص الوصفية إليكم الملحق رقم (14) .

8) الطرق الإحصائية المستعملة: إن أي باحث في ميدان علم النفس بالخصوص ،أو في جميع الميادين العملية و خاصة السلوكية لا يمكنه الاستغناء عن الطرق والأسباب الإحصائية ،مهما كان نوع الدراسة التي يقوم بها سواء أكانت اجتماعية أو نفسية أم اقتصادية ،وعلى الأخص حينما تكون الدراسة تريد الكشف عن طبيعة العلاقة الموجودة بين المتغيرات . وعلى هذا الأساس اعتمدنا في عرض النتائج و تحليلها على مجموعة من الأساليب الإحصائية و هي كما موضحة في الجدول التالي:

الأساليب الإحصائية	القانون الإحصائي	استخدام الأساليب الإحصائية في الدراسة
النسبة المؤية (%)	$\frac{\text{س} \times 100}{\text{مج}}$ **(أحمد محمد الطيب، الإحصاء في التربية و علم النفس، ط1، كلية التربية جامعة الفتح، الإسكندرية، 1999: ص 99)**	صدق المحكمين لمظاهر الاستهداف صدق المحكمين لأسباب الاستهداف وصف أفراد العينات المعتمدة في الدراسة بالأرقام
المتوسط الحسابي (X)	$\text{م} = \frac{\text{مج س}}{\text{ن}}$ **(أحمد محمد الطيب،المرجع السابق1999: ص102)**	الإحصاء الوصفي للفرضيات الدراسة الجزئية
الانحراف المعياري (*S*)	$\text{ع} = \sqrt{\frac{\text{مج}(\text{س} - \text{م})^2}{\text{ن} - 1}}$ **(عبد الكريم بوحفص، الإحصاء المطبق في العلوم الاجتماعية والإنسانية، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون الجزائر 2005 :ص269)**	حساب الفرضيات الجزئية التي اعتمدنا فيها مقاييس إختبار لاالفرضات

اختبار ت (*T test*)	$\text{ت} = \dfrac{\text{م}1 - \text{م}2}{\sqrt{\dfrac{\text{ع}^2_1 + \text{ع}^2_2}{\text{ن}-1}}}$ **(عبد الكريم بوحفص، المرجع السابق: ص269)**	قياس الفرضيات الجزئية ماعدا الفرضية الأولى
معامل الإرتباط بيرسون **(R)**	$\text{ر} = \dfrac{\text{ن مج س ص} - (\text{مج س})(\text{مج ص})}{\sqrt{[\text{ن مج س}2 - (\text{مج س})2][\text{ن مج ص}2 - (\text{مج ص})2]}}$ **(عبد الكريم بوحفص،المرجع السابق:ص269)**	* حساب ثبات التجزئة النصفية للإستبيان المتعلق بالاستهداف قياس الفرضية الجزئية الأولى
معامل سيبرمان براون للتعديل **(R)**	$\dfrac{2\text{ر}}{\text{ن}-1}$ **(عبد الكريم بوحفص، المرجع السابق :ص269)**	
درجة الحرية **(Fi)**	ن2−2/ ن−2 **(عبد الكريم بوحفص ،المرجع السابق :ص269)**	في حساب درجة الحرية عند ت، ر المجدولة
البرنامج الإحصائي **SPSS (version17)**		في التحليل الإحصائي للفرضيات الأساسية و الجزئية و قياس السيكومتري للإستبيان
حساب طول الفئة	$\dfrac{\text{الحد الأعلى} - \text{الحد الأدنى}}{\text{عدد الفئات}}$	حساب الاحصاء الوصفي لعينة الدراسة

الجدول رقم (42) يوضح الأساليب الإحصائية المستخدمة في الدراسة

الفصل السابع:

تفسير نتائج الدراسة

تمهيد:

إن حوادث المرور من أكبر المشكلات الأمنية التي تستدعي قلق مختلف الهيئات الأمنية والمنظمات الصحية والاجتماعية،نظرا لما تخلفه من أضرار مادية واقتصادية،وما تسببه من مآسي اجتماعية ونفسية للمتضررين وذويهم على اختلاف أعمارهم ومستواهم .

إن تطور وسائل النقل والمواصلات حقق للإنسان منافع كثيرة وترك في نفسه شعورا القدرة والتفوق،غير أن سوء استعمال هذه الوسائل حولها من نعمة إلى نقمة تجلت في ظاهرة اللاأمن المروري،حيث أصبحت الطرق تحصد آلاف الأرواح البشرية وتتسبب في العديد من المآسي الاجتماعية والخسائر الاقتصادية الضخمة التي تقدر بملايين الدولارات .

لقد كشفت الإحصاءات المقدمة من طرف المنظمة العالمية للصحة أن ما يزيد عن 700 ألف شخص يموتون سنويا ويصاب 10 إلى 15 مليون آخرين بجروح متفاوتة الخطورة جراء حوادث المرور،وأن 10% من أسرة المستشفيات في العالم يشغلها المصابون نتيجة حوادث الطرق.

وتشير نفس المنظمة العالمية للصحة إلى أن حوادث المرور ستصعد من المرتبة التاسعة اليوم إلى المرتبة الثالثة في سنة 2020 ضمن جدول الأسباب الرئيسية العشرة للوفايات في العالم،قبل أمراض القلب،الشرايين،السل، السيدا وحتى الحروب والكوارث .

وحسب نفس المصدر فإن 90% من حوادث المرور القاتلة سجلت في الدول ذات الدخل الضعيف أو المتوسط،أن أغلب الضحايا هم من الراجلين وسائقي الدراجات والمسافرين والذين يستعملون وسائل النقل العمومية .

إن هذه الإحصاءات المرعبة،دفعت المنظمة العالمية للصحة إلى تسمية هذه الظاهرة بمرض العصر،وتصنيفها ضمن الكوارث العالمية الكبرى التي يجب العمل الجاد لاستئصالها أو على الأقل التخفيف من درجة خطورتها . وسعيا منها إلى التحسيس بخطورة كارثة حوادث المرور جعلت هذه المنظمة عنوان عملها لسنة 2004 شعار "حوادث المرور ليست قدرا محتوما" الذي كان من بين أبعاده تحسيس الرأي العام العالمي أنها ظاهرة يمكن التحكم فيها والتخفيض من خطورتها، شريطة أن تعتمد كل دولة حملة وقائية محكمة وتوفر شروط وسائل تنفيذها ميدانيا.

التدابير الواجب اتخاذها للتقليص من حوادث المرور

محاور السياسة الوطنية للوقاية من حوادث المرور

إن معالجة مشكلة الأمن المروري و إيجاد أنجع الحلول هي من القضايا الهامة الـتي يستوجب بخصوصها حشد الطاقات القادرة و توفير الإمكانيات المادية لرصد السلبيات واستنباط الحلول،قصد الحد أو التقليل من تفاقم هذه الظاهرة .

إن السياسة الوطنية للوقاية من حوادث المرور يجب أن تركز على الإنسان بالدرجة الأولى، فهو العامل الأساسي والمباشر لوقوع حوادث المرور وتفاقمها، سائقاً كان أم راجلاً دون أن ننسى العوامل الأخرى والتي لا تقل أهمية على الأولى (الطريق وما يتبعه،المركبة). لإيجاد الحلول المناسبة للتزاعات المتواجدة في تداخل هذه العوامل فيما بينها ، نرى من الضروري البحث والتدقيق على المدى القصير في القضايا التالية:

التربية المرورية:

تعتبر نشاط تربوي مستمر متعدد الوسائط والاختصاصات، تتطلع المدرسة فيه بمسؤولية تكوين النشأ وتمكينه من اكتساب مجموعة من المعارف حول الطريق بمختلف مكوناتها وتنمية المهارات الحسية والحركية اللازمة للتعامل معهم بكفاءة ذاتية .

إن موضوع أمن الطفل يجب أن تخصص له وزارة التربية الوطنية قسط وافراً من الأهمية نظراً لأهميته في نجاح عملية التعليم، وقد بينت الإحصائيات أن نسبة 21% من مجموع القتلى تشكل فئة الأطفال الذين تتراوح أعمارهم من سنة إلى 14 سنة[1].

رغم ما جاء به القانون 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها والتي تنص المادة 60 منه" يكون تعليم القواعد الخاصة بحركة المرور والوقاية والأمن في الطرق إجبارياً في المؤسسات التربوية". إلاّ أن هذا التنظيم لم يندرج بعد في مدارسنا بالرغم من أهميته في تربية هذا النشأ على احترام قواعد السير السليم والامتثال لقانون المرور، و تهيئتهم مستقبلاً ليكونوا سائقين مثاليين .

[1] إحصائيات حوادث المرور 2004 (المركز الوطني للوقاية)

التكويـــن:

أثبتت المعاينة الميدانية أن عدد هائل من السواق وحتى المحترفين ينقصهم التكـــوين الكـــافي للتحكم في السياقة تحكماً فعلياً، والتمكن من استعمال المركبة استعمالا سليماً ، إلى جانب النقص الكبير في التكوين النظري، الذي نقصد به الإلمام التام بقانون المرور والإقناع الكافي بجدوى الالتزام به والتهيئة النفسية للخضوع لأحكامه طواعية إلى درجة أن يصبح ذلك سلوكاً مقدساً عند السائق ، ولتحقيق ذلك نرى من الضروري :

* مراجعة منظومة التكوين من حيث البرامج و المضامين.
* تأطير مدارس السياقة، وتحديث المناهج والوسائل وتطوير نظام الامتحانات.
* إنشاء مركز وطني خاص بالمكونين والممتحنين .
* الإسراع في تكوين أكبر عدد ممكن من السواق المحترفين.

المراقبة والفحص التقني للمركبات :

تمت الموافقة على إنشاء المركز الوطني للدراسة والبحث و التفتيش التقني للسيارات طبقاً للمرســـوم 91-78 المؤرخ في 1991.03.18 ، وهذا حتى تتمكن وزارة النقل من ممارسة صـــلاحياتها الكاملـــة والفعالة في مجال التفتيش التقني للسيارات، حيث أن مبدأ إلزامية المراقبة التقنية أقره القانون الســـابق رقـــم 09/87 المؤرخ في10 فيفري1987 وكرسه القانون الجديد رقم14/01 المـــؤرخ في19 أوت2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها إذ تنص المادة 43 على أن "المراقبة التقنية للعربات إجبارية" وتشمل عملية الفحص بالخصوص النقاط التالية:

ترقيم السيارات، جهاز الاتجاه، الرؤية، الإشارة، العجلات المطاطية، الفرامل، الهيكل التجهيزات والمنبه الصوتي .... إلخ.

للقيام بمهمة الخدمة العمومية الموكلة للدولة المتمثلة في الطـــابع الإلزامـــي للمراقبـــة التقنيـــة للمركبات، منح اعتمادات مسبقة لمتعاملين عموميين و خواص للشروع في إنجاز محطـــات أو مراكز لممارسة نشاط المراقبة التقنية للسيارات طبقاً للشروط المحددة في الدفتر، حيث تم توزيع المراكز على 46 ولاية متمثلة في 145 خط للوزن الخفيف و76 خط للوزن الثقيل والعملية جارية لتغطية 48 ولايـــة حسب توزيع الحظيرة عبر الولايات إما فترات الفحوص لكل سيارة فهي ضبطت كما ما يلي:

السيارات السياحية: مرة كل ســـنتين (02) للسيارات التي تقل عمرها عن 10 سنوات، ومـــرة

كل سنة لباقي السيارات.

سيارات نقل الأشخاص (سيارة الأجرة، الحافلات الصغيرة والكبيرة) مرتين في السنة.

مركبات نقل البضائع (أقل من2طن حمولة) مرة كل سنتين عندما يقل عمرها عن 06 سنوات، ومرة في السنة عندما تفوق عمرها عن06 سنوات، أما المركبات نقل البضائع (أكثرمن2 طن) مرة في الســـنة، وبعد المراقبة التقنية للمركبات تسلم المحطة الوثائق التالية:

محضر المراقبة التقنية الذي يشير إلى نتائج المراقبة وقائمة العيوب المعاينة.

وصول الإيداع الذي يشير إلى المراقبة المنجزة، ويثبت حالة السيارة بالنسبة للأنظمة السارية المفعول .

التدابير الوقائية للتقليل من حوادث المرور

تعتبر الوقاية من حوادث المرور بشتى الطرق و الأساليب المتاحة للجماعات المحليـــة ضـــرورة ملحة لا مفر منها لحماية مستعملي الطرق، سائقون كانوا أم راجلين وهذا ســـواء البلديـــة أو الولايـــة، باعتبارها الهيئات التي خول لها القانون صلاحيات تستطيع بموجبها حماية حقوقه والسهر

على سلامته. مسؤولية الجماعات المحلية (الولاية،البلدية) في الحفاظ على شبكة الطرقات المتواجدة في حيزها الإداري تتمثل فيما يلي :

تنشيط المصالح التقنية للمجالس الشعبية البلدية، وتزويدها بالوسائل والتجهيزات اللازمة بغية التكفل اليومي بمشاكل أمن الطرقات و حركة المرور .

تهيئة الطرق وتحديد السرعة عبر مداخل ومخارج المدن، والمناطق الآهلة بالسكان.

ضرورة تهيئة الأرصفة ، حتى تكون ملائمة و مناسبة للمشاة .

إنشاء حضائر مكوث المركبات داخل المدن ، يراعى في إنجازها الاختيار المناسب لمواقعها و منافذها لتخفيف من الضغط داخل المدينة .

إقامة لواحات عبر الطرق ، تتضمن شعارات و نصائح التوعية .

التكثيف من الممرات الخاصة بالراجلين ، سواء كانت ممرات بالإشارة ،ممرات نفقية معابر علويـــة، والاختيار المناسب لإقامتها بتوفير الشروط اللازمة بها.

نصت المادة 13 من قانون14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنـــها، أنـــه تكلف الجماعات الإقليمية بإعداد وتنفيذ مخطط حركة المرور في المنطقة الحضرية للتحكم في تطور حركـــة المركبات و تقليص تأثيراتها السلبية[2].

---

2 قانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها

تطوير شبكة الطرقات

لإنجاز الطرق الجديدة يجب تبني المقاييس الأمنية وذلك في كل المراحل التي يمر بها المشروع من الدراسة إلى الإنجاز للتأكد من سلامة المسلك، أما بالنسبة للطرق الموجودة ، فيجب اللجوء إلى التشخيص الأمني لمعالجة النقاط و المحاور السوداء .

يستوجب على المصالح والهيئات المشرفة على هذا القطاع (وزارة الأشغال العمومية،الولاية، البلدية) تبني سياسة فعالة وذلك بتوفير الوسائل الناجمة في تحقيق وتنفيذ مشاريع جديدة ذات مواصفات عالمية وكذلك الاستمرارية في صيانة الطرق نظراً للتدهور الذي عرفه هذا القطاع، حوالي 60% من مجموع شبكات الطرقات في حالة رديئة.

بالنسبة للطرق السريعة:

إحداث مرافق خدماتية عبر الطرق، وفق المعايير التقنية والشروط الأمنية والترفيهية ، وذلك من أجل تأمين توقف المركبات وإعطاء فرصة الراحة الكافية لمستعملي الطرق.

فرض رقابة عبر الوسائل الإلكترونية من أجل احترام السرعة المحددة قانونياً داخل المدن و خارجها.

إنشاء مسالك أمنية، عند الدخول إلى الطرقات السريعة والخروج منها.

إنشاء سياج أمني على جانبي الطرق لحماية مستعملي الطريق من (حيوانات،الجراران ...)

تهيئة المرافق الخاصة بمركبات النقل الجماعي عبر الطرق السريعة وداخل المدن.

إنشاء مراكز الحماية المدنية والدرك الوطني عبر الطرق السريعة، وعلى المحاور الخطيرة.

بالنسبة للطرق الريفية (طرق ولائية – طرق وطنية):

تهيئة ملتقيات وفق للمقاييس الأمنية والتقنية مع تشجيع استعمال الملتقيات الدائرية، نظرا لأهميتها الأمنية و نجاعتها في تنظيم المرور و الوقاية من حوادثه.

توفير الشروط الأمنية عند تقاطع السكك الحديدية مع الطرق، والعمل على التقليل من هذه النقاط بإقامة الجسور.

إقامة المأوى في المنحدرات الخطيرة بغية استعمالها في توقيف المركبات الاضطرارية.

إنشاء مسالك إضافية خاصة بالوزن الثقيل في المنحدرات و المرتفعات تفاديا لتعطيل حركة المرور و التجاوز الخطير، لا سيما في الطرق الوطنية

انتظام أكثر للإضاءة في الطرق، إشارات لافتة اكثر ملائمة.

تحسين المقاومة ضد الانزلاق في الطرقات المبللة.

إعادة تهيئة بعض الأقسام المحكم عليها بأنها خطيرة(النقاط السوداء) .

التخطيط العمراني:

لقد أدى النمو العشوائي للمدن وانتشار البناءات الفوضوية وعدم التناسق والتجانس بين استعمال الأراضي والتوسيع العمراني إلى تعقد حركة المرور واختناقها وازدياد وضعيتها سواء، من حيث التداخل الكبير بين حركة المشاة وحركة المركبات، ومما زاد الحركة المرورية تعقيدا"، الارتفاع الملحوظ في عدد المركبات، والتدفق السكاني من المناطق الريفية إلى المناطق الحضرية، لمعالجة هذه الوضعية يجب العمل على تحقيق مالي:

إدراج أمن الطرق كجانب أساسي في كل مخططات بناء المدن الجديدة .

أخذ السلامة المرورية بعين الاعتبار عند كل توسع أو تخطيط عمراني .

السهر على احترام المعايير و الشروط الأمنية في البناء لاسيما المحاذية للطرق و كذا احترام مقاييس الأرصفة .

بعث نشاط المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.

إن القانون09/87 المؤرخ في 10 فبراير1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها، نص في المادة 24 منه على إنشاء مركز وطني ولجان ولائية للوقاية والأمن عبر الطرق، حيث صدر في 16 مارس 1991 مرسوم تنفيذي رقم 77/91 الذي يضبط كيفية تنظيم وعمل هذا المركز إلاّ أن التدشين الرسمي لهذا المركز لم يتم إلى غاية 1998.04.20، وقد وضع حينئذ تحت الوصاية المباشرة للوزارة الداخلية و الجماعات المحلية.

أما القانون14/01 المؤرخ في19 أوت2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها (الذي ألغى أحكام القانون 09/87)، فقد جاء في المادة 64 منه أنه يحدث مركز وطني ولجان ولائية للوقاية والأمن عبر الطرق و يوضع تحت وصاية الوزارة المكلفة بالنقل .

يتكفل المركز الوطني باقتراح الوسائل المناسبة والتدابير الضرورية لرسم سياسة وقائية واعتماد إستراتيجية وطنية لتأمين السير في الطرق بناءاً على نتائج مستخلصة من دراسات علمية ميدانية. و من بين مهامه ما يلي:

إعداد كل الدراسات التي لها صلة بتنظيم حركة المرور والوقاية من الحوادث.

السعي إلى تقليص أخطار المرور بتطوير الإعلام و التربية والبحث التطبيقي.

تنشيط حملات الوقاية والتوعية بأخطار الطرق وتنظيمها بالتعاون مع المصالح المعنية

المشاركة في إعداد برامج لتربية التلاميذ في مجال المرور، وتسطير مناهج التكوين في السياقة.

جمع كل المعطيات المتعلقة بحوادث المرور واستغلالها في إعداد دراسات علمية حول مخاطر الحوادث و استخلاص عواملها المختلفة و تقديم توصيات دقيقة للجهات المعنية للقضاء على ما يمكن من السلبيات.

وعليه حتى يؤدي هذا المركز دوره المنوط به، يقترح في هذا المجال إلحاقه رئاسة الحكومة، وجعل الدراسات التي يقوم بها والنتائج التي يتوصل إليها إلزامية التنفيذ في ارض الواقع، لكافة المتدخلين في حركة المرور وأمن الطرقات ، كما نرى من الضروري أن يتمتع المركز بحق متابعة الاقتراحات والتوجيهات التي يتوصل إليها في ميدان امن الطرقات،على مدى تطبيقها وتفعيلها ميدانيا وهذا لتحقيق الأهداف المنتظرة منه و المتمثلة في التقليل و التخفيف من الآثار السلبية لحوادث المرور .

أهمية الإعلام: إن وزارة الإعلام عبر وسائلها المختلفة، يمكنها ان تؤدي دورا" هاما" في العمل الوقائي من حوادث المرور نذكر منها ما يلي:

أن تكون الرسالة المبعوثة من طرف مختلف وسائل الأعلام منطبقة مع الوقائع المعاش.

أن تكون إستراتيجية الاتصال متميزة خارجة عن العادة.

أن تدوم الإستراتيجية خلال الزمن.

أن يتم إعداد مخططات و برامج على طول السنة.

لكي يقوم هذا الجهاز الهام في التأثير والوقاية من حوادث المرور يمكن اقتراح حقل للنشاط يتم تلخيصه فيما يلي:

معالجة المشاكل الاجتماعية الناجمة عن استعمال الطرق.

يمكن للمؤسسات المهتمة بموضوع الوقاية من حوادث المرور ان تنتج برامج توعية بالمشاركة مع مختلف الوسائل " الوسائل السمعية البصرية ".

نقل الأخبار عن الحوادث الخطيرة وتغطيتها في ساعات البث الأساسية والتعليق عنها من طرف أخصائيين.

تخصيص حصص إذاعية و تلفزيونية تتعلق بواقع حوادث المرور و ما ينجر عنه من عواقب و

من آثار.

تدعيم الوسائل المقروءة المهتمة بموضوع الوقاية .

التوعية من خلال تخصيص مساحات إشهارية عبر مختلف وسائل الإعلام.

التركيز في عملية التوعية المرورية على الجانب البشري باعتباره يمثل أعلى نسبة تتسبب في وقوع الحوادث.

ضرورة إقحام الحركات الجمعوية في عمليات التحسيس والتوعية .

ضرورة البحث العلمي الجاد و الدائم في مجال الإعلام و التوعية المرورية.

أهمية الحملات الوقائية:

بالنسبة للحملات الوقاية فإن التجارب الميدانية كانت أحيانا إيجابية وأحيانا أخرى سلبية، رغم هذا فإنه لا يوجد أي بلد قادر على الاستغناء عن هذه الحملات أو تركها نهائيا"، ومن اجل الوصول إلى أحسن النتائج يجب أن تنظم هذه الحملات في إطار السياسة العامة لأمن الطرقات في البلاد، وان تكون دورية منتظمة و مستمرة و لا تقتصر على يوم أو أسبوع بصورة شكلية كمثال على ذلك: فعاليات الأيام التحسيسية و الإعلامية حول الوقاية من حوادث المرور،من 16 إلى 2005/04/20 ، ولإنجاح هذه الحملات يخضع إلى بعض الشروط نراها مهمة و نلخصها في ما يلي:

مشاركة كل الأطراف الفاعلة و المؤسسات المعنية بأمن الطرقات .

مشاركة أجهزة الإعلام المختلفة نظرا لقدرتها على التأثير على الرأي العام .

أن تمس هذه الحملات كل الشرائح خاصة منها شريحة الشباب، نظرا لما سببته هذه الشريحة من حوادث المرور.

مشاركة الجمعيات الوطنية التي تعمل هي أيضا" من اجل الوقاية من حوادث المرور.

يمكن ذكر:(جمعية طريق السلامة، الجمعية الجزائرية (RAAL)، الفيدرالية الجزائرية لجمعيات أولياء التلاميذ، و الفيدرالية الوطنية للمعاقين حركيا والتي لا يقتصر عملها على فترات محددة بل مستمرا من اجل القضاء على هذه الآفة وزرع ثقافة السلوك الطرقي) .

أبواب مفتوحة لوحدات الدرك الوطني والشرطة وفسح المجال للمجتمع المدني للتعرف عن قرب على مدى أهمية هذه المؤسسة في الوقاية من حوادث المرور و مجالات نشاطاتها عبر الطرق.

مشاركة أفراد الدرك الوطني و الشرطة في المحاضرات و الموائد المستديرة و التقرب من الشباب

عبر المؤسسات التربوية.

القيام بعملية تقييم و حوصلة بعد كل حملة ، تمكن من الانطلاق نحو المستقبل آخذين بعين الاعتبار كل النقائص المسجلة

المحاور الكبرى لفعالية وحدات الدرك الوطني

دور التي تلعبه وحدات الدرك الوطني في تأمين حركة المرور

إن أمن الطرقات في المفهوم العام يرمي إلى ضمان حرية التنقل للمواطنين عبر الطرقات، وكذا سلامتهم وأمنهم، وهذا تطبيقا لمبدأ حرية المرور الموفر للمواطنين بموجب الدستور، واستنادا كذلك إلى ما تشير إليه المادة الثانية (02) من المرسوم الرئاسي رقم 19/88 المؤرخ في 02 ماي 1988 المتضمن مهام الدرك الوطني وتنظيمه و التي تنص على أن " يشارك الدرك الوطني في ممارسة الشرطة الإدارية بالسهر على الأمن العمومي و ذلك بحماية الأشخاص و ممتلكاتهم و كذلك حرية المرور بطرق المواصلات" .

انطلاقا من أهمية هذا الجهاز في تأمين حركة المرور نظراً لانتشار وحداته الواسعة على كامل التراب الوطني حيث يغطي 80% من شبكة الطرقات هذا ما يؤكد أن النسبة الكبيرة

لحوادث المرور المسجلة على المستوى الوطني تقع في قطاع مسؤولياته، ومن خلال التحليل و المعاينة المستنتجة ميدانيا والتي تعكس حجم الخسائر المسجلة كما تطرقنا لها في الفصل الثاني نرى من الضروري على هذا الجهاز أخذ إجراءات عاجلة من أجل احتواء هذه الظاهرة، بالرغم من النقائص المعاينة في سياسة الدولة في مجال الحد من حوادث المرور.

إن التطور السريع الذي عرفه مجال النقل وما ترتب عنه من ضغط على مستوى شبكة الطرقات من جهة، و التزايد المستمر في حوادث المرور من جهة أخرى، ونظراً لتعدد المهام المنوطة بالوحدات الإقليمية و عجزها عن ضمان أمن الطرقات بصفة فعلية و مستمرة، قررت قيادة الدرك الوطني التكفل بهذا الجناب من الخدمة وهذا بانتشار سرايا وفرق امن الطرقات عبر القطر الوطني ،و كذا مراكز المراقبة مؤخرا.لأنه نسبة 80% من شبكة الطرقات تغطى من طرف وحدات الدرك الوطني.

عملية انتشار سرايا أمن الطرقات بدأت في سنة 1994 وهي متواصلة إلى حد الآن، وقد وصل عدد الوحدات إلى 36 سرية و 51 فرقة، موزعة على ست (06) قيادات جهوية للدرك الوطني حيث تضمن مراقبة شبكة الطرقات البالغ طولها بـ 107000. كلم وحظيرة سيارات مقدرة بـ4600000 مركبة، الشيء الذي يسمح لكل سرية بتغطية ما يعادل 2972 كلم (تقرير الحصيلة السنوية لحوادث المرور 2005- قسم أمن الطرقات)

من هذا المنطلق تكتسي مهمة تأمين حركة المرور أهمية بالغة في خدمة الدرك الوطني وتتجسد أهميتها من خلال التواجد المستمر لعناصر السلاح عبر شبكة الطرقات وكذلك معرفتهم الجيدة للأماكن التي تشكل أخطاراً للمرور، بالإضافة إلى احتكاكهم المباشر والدائم مستعملي الطريق، وفي هذا المجال فإن مساهمة وحدات الدرك الوطني تبقى فعالة وضرورية، قصد الحد و التقليص على الأقل من أخطار المرور، ولتحقيق ذلك يجب أن ينفذ ميدانياً على الشكل التالي:

السهر على تطبيق برامج الوقاية و التوعية لفائدة مستعملي الطريق.

التركيز على الجانب القمعي والمتمثل في السهر على فرض قواعد قانون المرور و معاقبة المخالفين.

* التعرف بمشاكل و أثار أخطار المرور عبر شبكة الطرقات، مع إبلاغ السلطات المعنية بالموضوع قصد اتخاذ الإجراءات اللازمة لمعالجة الوضع.
* التنظيم الدوري والفعال لحملات وطنية للوقاية من حوادث المرور .

إن تنفيذ خدمة تأمين حركة المرور تتطلب قبل كل شيء من أفراد الوحدات الإقليمية والمتخصصة المعرفة الجيدة لشبكة الطرقات مع تحديد النقاط الإيجابية والسلبية التي من شأنها أن تساعد على تحضير الخدمات بكل فعالية، كما يجب أن تتوفر في العناصر المعنية بتنفيذ هذه الخدمة جهة من الاستعدادات النفسية والمظاهر و السلوكات المثالية و قدرة الأفراد على الإلمام الجيد للقوانين والتنظيمات المتعلقة بقواعد المرور، لكي يتمكنوا من أداء المهام في ظروف حسنة.

ويأتي ذلك بالتركيز على انتشار الجيد في الزمان والمكان بجميع الوحدات الإقليمية للدرك الوطني عامة و الوحدات الخاصة بأمن الطرقات على وجه التحديد، وبالخصوص في هذه الفترة، قبل الانتشار الواسع على مستوى التراب الوطني لهذه الوحدات الأخيرة.

التخطيط في ميدان الوقاية من حوادث المرور.

يلعب التخطيط في ميدان الأمن والوقاية المرورية دوراً أساسياً لمواجهة بكل فعالية ظاهرة حوادث المرور، حيث يسمح لأصحابها القرار باتخاذ الإجراءات والتعليمات الضرورية في أقرب الآجال وبأقل تكلفة من أجل ضمان الأمن المروري لمستعملي الطريق ومن تم تفادي الارتجالية و المبادرات الغير مدروسة.

مما ذكر سابقاً يجب أن يبنى التخطيط على ضوء النتائج المتحصل عليها من جراء حوادث المرور ومن خلال تحليل الأسباب الحقيقية التي أدت إلى هذه الكوارث، ومن هذا المنطلق يجب أخــذ بعــين الاعتبــار خصوصيات كل منطقة مع التركيز على العوامل التالية:

أهمية شبكة الطرقات .

أهم محاور الطرقات الأكثر تعرضاً لحوادث المرور .

أهمية حظيرة السيارات .

معدلات حوادث المرور .

النقاط السوداء لشبكة الطرقات .

أماكن تدفق ومرونة حركة المرور .

لهذا الغرض يجب أن يكون التخطيط متابعاً باستمرار على مختلف مستويات القيادة في وحدات الدرك الوطني كما يلي:

خطوات للوقوف أمام ظاهرة حوادث المرور

دور الجماعات المحلية إزاء ظاهرة حوادث المرور .

أولا: فيما يخص الإنسان .

أ- التكوين و التدريب على السياقة:

إن المعاينة الميدانية التي قامت بها مصالح القطاعات المختصة،أثبتت أن عددا هائلا من الســواق وحتى المحترفين ينقصهم التكوين الكافي والتدريب اللازم للتحكم في السياقة تحكما فعليا،ولاستدراك ذلــك يجب ما يلي :

مراجعة منظومة التكوين من حيث البرامج و المضامين.

تأطير مدارس السياقة وتحديث المناهج والوسائل .

ضرورة تدريس قانون المرور في مدارس السياقة،حتى يتمكن السائق من معرفة ماله وما عليــه أثنــاء السياقة .

ضرورة تدريس قواعد الوقاية وأمن الطرق في مدارس السياقة،وذلك لتحسيس المتمرنين على السياقة بخطورة حوادث المرور وتهيئتهم نفسيا للالتزام بقانون المرور تلقائيا إلى درجة أن يصبح ذلك سلوكا عاديــا لديهم .

التكثيف من ســاعات التكــوين النظــري والتدريب علــى الســياقة في مختلــف الحــالات

والأماكن،من أجل ضمان تكوين شامل وتدريب كامل .

ضرورة تهيئة مضامير التدريب على السياقة وإجراء الامتحانات التطبيقية ضمانا لإجــراء امتحانــات حقيقية وفعلية .

تحديد عدد الممتحنين لكل ممتحن،وذلك لضمان إجراء امتحانات حقيقية وشاملة للحصــول علــى رخصة السياقة.

الصرامة في التكوين و التدريب وإجراء الامتحانات.

ضرورة إعادة النظر فيما يخص الفحوصات الطبية وتحديد قائمة الأمراض الخطيرة التي تمنع صــاحبها من الحصول على رخصة السياقة،وذلك بالتنسيق مع وزارة الصحة والسكان وإصلاح المستشفيات،حيــث أثبتت المعاينات الميدانية أن عددا معتبرا من حوادث المرور كان سببها أمراض خطيرة يعاني منها السواق.

رفع مستوى المكونين والمدربين على السياقة، وذلك باشتراط مستوى جامعي وإخضاعهم لتكــوين خاص لا يقل على(06) ستة أشهر في الاختصاص.

الإسراع في إنشاء المركز الوطني لرخص السياقة ليشرف على تحقيق كل الأهداف السالفة الذكر.

ب- التوعية و التحسيس:

إن مشكلة السلامة المرورية هي قبل كل شيء مشكلة سلوك ووعي اجتماعي،حيث ترتبط إلى حــد كبير بقيم وتربية الأفراد ارتباطا وثيقا،وفي هذا الإطار نرى ما يلي:

إدخال مادة التربية المرورية في المدارس،وذلك بتسطير برنامج شامل عبر أطــوار التعلــيم الابتــدائي والمتوسط،مع توفير الوسائل البيداغوجية المحققة للهدف.

تعميم إنشاء حظائر التربية المرورية عبر كامل التراب الوطني،نظرا لأهميتها في تعليم الأطفال قواعــد المرور وآداب استعمال الطريق .

تخصيص أيام توعية في المدارس حول الوقاية من حوادث المرور .

حث المؤسسات المكلفة بالنقل العمومي للبضائع والمسافرين على ضرورة توعية ســواقها بخطــورة حوادث الطرقات والالتزام بقانون المرور والحذر عند استعمال الطريق .

إدراج ركن "النشرة العمومية"ضمن برنامج التلفزة الوطنية ولو مرة واحدة مع بداية الأسبوع تقــدم فيه نصائح وإرشادات للسواق مع تعريفهم بحالة الطرقات والنقاط السوداء .

ثانيا: فيما يخص الطريق .

أثبتت المعاينة الميدانية أن طرقنا تعــاني مــن نقائص عدة يجب الإسراع في معالجتها سواء خارج

المدن أو داخلها:

أ-خارج المدن:

الإسراع في ضبط مفهوم محدد للنقاط السوداء لدى جميع المصالح .

الإسراع في معالجة هذه النقاط السوداء .

الإسراع في إنجاز الخريطة الوطنية للنقاط السوداء.

الإسراع في إنجاز الخريطة الوطنية لشبكة الطرق وتحيينها .

صيانة الطرق الوطنية التي تعرف حالة سيئة في بعض مقاطعها .

الإسراع في توحيد منظومة إشارات المرور وصيانتها عبر كامل الطرق .

الإسراع في إصدار المرسوم الوزاري الخاص بالممهلات والذي أصبح أكثر من ضرورة،خاصة أمام الفوضى العارمة التي تعرفها طرقنا جراء إقامة الممهلات. دون احترام المقاييس العلمية والشروط الأمنية في إقامتها،خاصة وأن الكثير منها أصبح خطرا على حركة المرور وتهديدا فعليا للسلامة المرورية .

توفير التجهيزات الأمنية اللازمة عبر الطرق خاصة الوطنية منها حيث لاحظنا في حالات كثيرة غياب شبه كلي لإشارات الطرق،وعدم تطابق بعض الإشارات مع مدلولها .

توفير الإجراءات الأمنية اللازمة في ورشات الأشغال حتى لاتكون خطرا على مستعملي الطريق،حيث لاحظنا في عدة حالات فتح ورشات للأشغال دون توفير الإجراءات الأمنية بها وإن وجدت فهي بدائية وفوضوية مما سبب في حالات كثيرة حوادث مرور خطيرة .

ب- داخل المدن :

تعرف حركة المرور داخل المدن تدهورا كبيرا،أدى إلى كثرة الازدحام وتفاقم ظاهرة حوادث المرور،ولتفادي ذلك يجب مايلي:

الإسراع في إنجاز مخططات المرور والنقل،خاصة بالمدن الكبرى.

الإسراع في إنجاز المحولات المبرمجة حتى نتفادى الازدحام المروري خاصة بالمدن التي تمر بها طرق وطنية.

الإسراع في صيانة الطرق داخل المدن ومعالجة وإلزام أصحاب المشاريع بإعادة الطريق إلى حالتها بعد الأشغال.

توفير التجهيزات الأمنية قرب المؤسسات التربوية والأماكن التي تعرف حركة مرور كثيفة.

تنظيم النقل الحضري وذلك بضبط الخطوط وتهيئة المحطات .

تهيئة الأرصفة ومنع أي نشاط تجاري عليها، ضمانا لسلامة الراجلين خاصة فئة الأطفال.

وضع إشارات مرور جديدة وصيانة القديمة منها .

دور الهيئات المكلفة بالوقاية من حوادث المرور .

أولا: فيما يخص المركبة

نظرا للارتفاع الملحوظ في الحظيرة الوطنية للمركبات والتي بلغ عـددها 4.600.000 مركبة تقريبا مع نهاية السنة 2004 ،حسب إحصائيات وزارة الداخلية والجماعات المحلية، ونظرا لقـدم هـذه الحظيرة نرى أنه من الضروري :

الإسراع في تعميم الفحص التقني على جميع أصناف المركبات.

الصرامة في الفحص التقني للمركبات .

تشديد الرقابة وتكثيفها على وكالات الفحص التقني،خاصة تلك التابعة للخواص .

تشديد العقوبة على الوكالات المخالفة للإجراءات المعمول بها في مجال الفحص التقني

دراسة إمكانيات سحب جميع المركبات التي يزيد عمرها عن 40 سنة من الحظيرة الوطنية .

ثانيا: التخطيط العمراني.

لقد أدى النمو العشوائي للمدن وانتشار البناءات الفوضوية وعدم التناسق والتجانس بـين استعمال الأراضي والتوسع العمراني إلى تعقد حركة المرور واختناقها وازدياد وضعيتها سوءا،حيث التداخل الكبير بين حركة المشاة وحركة المركبات،ومما زاد الحركة المرورية تعقيدا،الارتفـاع الملحـوظ في عـدد المركبات والتدفق السكاني من المناطق الريفية إلى المناطق الحضرية .

ولمعالجة هذه الوضعية يجب العمل على تحقيق ما يلي :

إدراج الطرق كجانب أساسي في كل مخططات بناء المدن الجديدة .

أخذ السلامة المرورية بعين الاعتبار عند كل توسع أو تخطيط عمراني .

السهر على احترام المعايير التقنية الشروط الأمنية في البناء، لاسيما داخل المدن ،و خاصة بمـا يتعلـق بمقياس الطرق والأرصفة .

ثالثا: الرقابة المرورية

تكثيف الرقابة المرورية قصد فرض احترام المرور .

تشجيع مصالح الأمن على مواصلة المجهودات الجبارة في سبيل تطبيق قانون المرور ليكون عمـلا

دائما لا مجرد حملة مؤقتة .

تدعيم مصالح الأمن بالوسائل البشرية والمادية لضمان مراقبة مكثفة لحركة المرور وردع المخالفين.

تطوير أساليب الرقابة المرورية .

ضمان تكوين مستمر و رسكلة فعلية للأعوان المكلفين بالمرور .

تشجيع إقامة مراكز المراقبة الثابتة عبر الطرق الوطنية التي تعرف حركة مرور كثيفة وبالمحاور التي تعرف حوادث مرور متكررة.

توفير الطوابع الجبائية بصفة دائمة ضمانا لمصداقية العقوبة وتسهيلا لعمل مصالح الأمن

رابعا : منظومة الإسعافات .

نشر مراكز التدخل والإسعاف عبر الطرق الوطنية والمحاور التي تعرف حوادث مرور متكررة .

تطوير وسائل وأساليب التدخل والإسعاف .

تشجيع مبادرة المديرية العامة للحماية المدنية المتمثلة في إنشاء وحدة المروحيات الخاصة بالتدخل والإسعاف .

سبل الحد من تفاقم ظاهرة حوادث المرور

استفحلت ظاهرة الحوادث المرورية المادية منها والجسمانية على المستوى العالمي،وأضحت تشكل أزمة حقيقية للسلطات العمومية من جراء ما تخلفه من ضحايا جرحى وقتلى ومعوقين بنسب متفاوتة، وهذا ما حذى بالمؤسسات العالمية منها منظمة الصحة العالمية التي بادرت بجعل اليوم العالمي للصحة يتناول موضوع الحوادث .

على المستوى الوطني،تجلى الاهتمام بالموضوع على المستوى الرسمي و المؤسساتي و الجهوي ، ويدل على ذلك تبني السيد/رئيس الجمهورية للملتقى الوطني حول الحوادث الذي نظمته الجمعية العلمية لجامعة البليدة،وتعرض في كلمته بحضور عدد معتبر من الوزراء والأطراف المعنية،لموضوع السياسة الوطنية وإستراتيجية التكفل بها .

وفي الآونة الأخيرة،تجلت بوادر مشجعة منها على وجه الخصوص ما سطرته وزارة الأشغال العمومية من برامج تدخل ضمن تحديث ومواكبة مشكلة الطرق والمنشآت القاعدية،وفي نفس السياق، بادرت وزارة النقل اقتراح مشروع تعديل القانون 01-14 ونتج عنه صدور القانون 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 وكذا المرسوم التنفيذي رقم 381 المتعلق بقواعد حركة المرور بتاريخ 28 نوفمبر 2004 واللذان اتسما بأكثر صرامة خاصة في مجال ردع المخالفات الموصوفة بالخطيرة والتي تؤدي إلى وقوع

الحوادث،ومنها على وجه الخصوص حالات السحب الفوري لرخصة السياقة .

وبالرغم من ذلك ، فإن المعاينة الحالية لواقع تنظيم المرور وتسييره وأمنه تستدعي المزيد من تظافر الجهود لوضع حيز التطبيق معالم السياسة الوطنية وذلك بالارتكاز على إستراتيجية واضحة المعالم ، قابلة للتجسيد العملي أي متماشية وطبيعة الإشكاليات الملحوظة .

فمن أهم هذه الملاحظات أو النقائص تكمن في أن الآليات و الميكانيزمات المقترحة حاليا لا تشكل حلولا ناجعة باعتبار أن التشديد في العقوبات الجزائرية أو المالية أو رفع قيمة الغرامات الجزافية تبعا للمخالفات المرورية،ليست الغاية في حد ذاتها حتى وإن كانت مفيدة ومواكبة للتطورات الحاصلة بل أن ضمان تنفيذ هذه الإجراءات على المخالفين هي الأساس .

إن جهود مصالح الأمن في مجال محاربة الإجرام المروري و السلوكات غير السوية لمستعملي الطريق،المتمثلة في النشاطات الميدانية والوقائية منها والردعية،هي باستمرار في تزايد بينما بقت الوضعية مأساوية طيلة السنوات الأخيرة ، وهذا ما يعزز مطالبها في عملية إنزال وتسليط العقوبات الجزائية أو المالية أو الإدارية بصفة آلية على المخالفين ، حتى تضفي فاعلية على عمل هذه المصالح .

لهذه الأسباب تجدد قيادة الدرك الوطني و المصالح المعنية مقترحاها المتمثلة في المرحلة الراهنة الإسراع في وضع حيز العمل الهيئات المقررة في قانون 01-14. وبهذا الصدد نجد أن كل الهيئات التالية غير مجسدة على أرض الواقع :

أ-المركز الوطني لرخص السياقة : (المادة 61 ق 14/01)

هذه الهيئة ذات الأهمية الكبرى في مجال التكفل بمهام تأطير نشاطات تعليم سياقة السيارات وتنظيم الامتحانات الخاصة برخص السياقة والتي تؤديها وللوقت الحالي المصالح المركزية لوزارة النقل، لم تباشر صلاحياها المقررة .

وقصد وضع حد لهذه الوضعية التي يضطلع الجميع مستقبلا لها بل يتعداها إلى مجالات أخرى وفقا للمرسوم الذي صدر في هذا الشأن بالإضافة إلى إمكانيات المساهمة في التكوين النوعي الناجم عن مراقبة ومتابعة مدارس تعليم السياقة بل المساهمة في الوقاية يجب الإسراع في جعله يمارس صلاحياته .

ب-البطاقية الوطنية لتسجيل المركبات: (المادة 54 ق 14/01)

بالرغم من ازدياد عدد المركبات على المستوى الوطني،في إطار تفتح الاقتصاد و اعتماد المستوردين و تواجدهم بكثرة على المستوى الوطني،إلا أن عملية الضبط في مجال نقل الملكية وشروطها لا تزال تتم بالوتيرة المعروفة،والتي أقل ما يقال عنها أنها سلبية من حيث تحديد حقيقة الملكية وبالتالي

المسؤول المدني للمركبة .

دون مراجعة الإجراءات الخاصة بمواصفات البطاقة الرمادية وتحديد شروط و كيفيات نقل ملكية المركبات التي يجب أن تتسم بالصرامة والفعالية ،تبقى الجهود المبذولة لا تفي بالنتائج المتوخاة ، إذ أن معرفة هوية المخالفين في إطار استعمال أجهزة المراقبة الحديثة (رادارات مراقبة السرعة) تستدعي مواكبة المصالح الأخرى في إطار تكاملي يسمح في التجاوب مع كل الأوضاع السائدة .

إن الوضع القائم يستدعي تطوير وتحديث الأساليب في العمل الإداري،ومنها إدخال شبكة الإعلام الآلي وضرورة ربط هذه المصالح الإدارية المعنية بالقاعات والمحطات العملياتية على مستوى مصالح الأمن ليتسنى وفي ظروف قياسية وبصفة آلية توفير المعلومات الوافية للفرق العاملة ميدانيا،قصد اتخاذ الإجراءات اللازمة تبعا لطبيعة المراقبة أو التحقيق.

فلنضع حدا نهائيا لحالات التنازل أو التوكيل أو التكليف ،وذلك بتخفيف الإجراءات من جهة وإيجاد أفضل السبل لخدمة المواطن وتحقيق رغباته، وهذا في حد ذاته أسلوب يساعد في السيطرة والتحكم أكثر في تحديد هوية المخالفين بالرجوع إلى البطاقة الوطنية ومن ثم ضمان عدم الإفلات من المتابعات،بل أن بعض دول الخليج اعتمدت طريقة دورية لتجديد البطاقات الرمادية ومن ثم مراقبة الديون وعدم تسديد الغرامات

جـ-البطاقة الوطنية للمخالفات المرورية : (المادة 138 ق 01 14)

تنص العديد من أحكام القانون 14/01 على أنه في حالة العود تضاعف العقوبة،غير أن هذه الحالات دون تجسيد فعلي بسبب هذه الآلية التي تعد أساسية وفعالة في مساعدة ذوي الاختصاص من قضاة وضباط شرطة قضائية في معرفة الجانحين في مجال ارتكاب المخالفات ومتابعة تصرفاتهم،وتسليط أشد العقوبات عليهم.إن العملية تفيد وبكثير في الدراسات والتحاليل ذات الصلة بالإجرام المروري .

د-تحيين اللوائح التنظيمية :

تبقى الأحكام التشريعية والنصوص التنظيمية في الكثير من الحالات إلى حاجة لاستصدار أو تحيين القرارات الوزارية المشتركة أو الوزارية لتحديد كل الكيفيات والشروط المتعلقة بالأشخاص أو بالمركبات أو بالقواعد الفنية .

في الواقع ، مصالح الأمن بحاجة إلى هذه النصوص والتي يتوخى منها التفصيل التام للابتعاد بقدر المستطاع عن الاجتهادات أو الإيحاءات التي كثيرا ما تنطوي على فهم ، غير ما قصده المشرع. وفي هذا الإطار نطالب بتحيين بعض النصوص التي نعتبرها متجاوزة في المرحلة الراهنة من جهة ، و استصدار تلك التي أقرتها أحكام القانون 01-14 المعدل والمتمم.

في مجال التحيين :

مراجعة شكل ومحتوى القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 1974/12/07 ذات الصلة بنموذج إشعار بالغرامة الجزافية (دفتر الغرامات الجزافية).

إعادة النظر فيما يتعلق بالقرار الوزاري المشترك المؤرخ في 1975/06/16 المتعلق بالتوقيف المادي للمركبات أثناء مخالفتها للوقوف الممنوع .

إن عملية التوقيف المعمول بها حاليا باستعمال الكماشات وإن كانت مجدية في مجال الردع ، إلا أن عيبها يكمن في الاستمرارية في مخالفة قواعد السلامة المرورية والتي تتجلى في نزع أو تحويل ما يعيق حركة المرور ، أو يشكل خطرا على مستعملها .

في هذا المجال أضحى من الضروري إيجاد صيغ أخرى تكمن في الشراكة مع خواص معتمدين ، توكل لهم مهمة التجاوب مع مصالح الأمن في رفع وتحويل المركبات المخالفة لقواعد المرور إلى محاشر البلديات .

ففضلا على أنها عملية حديثة،فهي تساهم في خلق مناصب شغل لبعض الشباب المستغلين حاليا لبعض الحظائر بصفة غير شرعية،إذا يمكن في هذا الإطار تجاوز هذه الإشكالية،وفي هذا الصياغ أيضا يمكن مراجعة القرار الوزاري المشترك ذات الصلة بسعر ومصاريف نقل وحراسة ووضع المركبات في الحظائر والمحا شر .

مراجعة شروط تسليم وصلاحية رخصة السياقة،بما يخدم التشديد في المراقبة الطبية والدورية إذ أنه بالنظر إلى المادة 185 من المرسوم التنفيذي 4/381 بتاريخ 28 نوفمبر 2004، أبقى على نفس المنوال السابق ،وهو لا يخدم الوقاية المرورية في ظل السلبيات والنقائص الحالية.

إن 10 سنوات المقررة بالنسبة لرخصة السياقة صنف ب للتجديد تعد في اعتقادنا مدة غير مناسبة خاصة و أن مخالفة أي شخص للالتزام بهذا الإجراء أي مخالفة المراقبة الطبية في غضون 10 سنوات،لا تكلفه سوى غرامة جزافية من الدرجة الثالثة (800دج).

* **في مجال الاستصدار :**

طبقا لأحكام المادة 164 من القانون 01-14 ،يجب الإسراع في تشكيل اللجان الولائية للوقاية والأمن عبر الطرق .

تحديد المسافات الأمنية الواجب مراعاتها .

هـ - منظومة تحصيل الغرامات الجزافية :

سعت قيادة الدرك الوطني و المصالح المعنية ومنذ إقرار تعديل وإثراء القانون 01-14 إلى إبراز ميكانيزمات تحصيل الغرامات الجزافية باتت غير مجدية ولاهي تمثل طريقة بيداغوجية ولا أسلوب

ردعي فعال ،فعلى سبيل المثال وخلال سنة 2004 تم تسجيل 589683 غرامة مسددة و 997943 غير مسددة .

يبقى إذن المطلب الأساسي في كيفية إيجاد الصيغ المثلى لفرض على كل من سولت له نفسه ارتكاب مخالفة، دفع ثمن تصرفه وذلك يدخل في نطاق استرجاع هيبة الدولة.

فإذا كان المبدأ(لا عقوبة إلا بنص قانوني)، وجب الإقرار أن لكل مخالفة ثمن يدفع وإلا ما الفائدة من القانون.

ما يلاحظ في هذا المجال أيضا أنه حتى الطوابع البريدية تشوبها إختلالات الوفرة ومواكبتها لمبالغ الـــدرجات الأربعة المقررة، مما يستوجب مراجعة شاملة لهذا الموضوع.

و-إنشاء محاكم المخالفات المرورية :

قصد المعالجة الفعالة والسريعة للعدد الهائل للقضايا ذات الصلة بجنح المرور والمخالفات المعالجة مـــن طرف مصالح الأمن والمحالة على المحاكم ،يبدو أمام اتساع مهام وتنوع ميادين تدخل القضـــاء ،وتكلفـــه بالقضايا الأهم ، كان لابد والتفكير في إيجاد حل لمعضلة قضايا المرور .

على هذا الأساس، عمدت قيادة الدرك الوطني وفي العديد من المناسبات إلى التكفل بهذا الموضـــوع بجدية من خلال تأسيس المحاكم المتخصصة في جنح ومخالفات المرور، وهي الطريقة الـــتي لجـــأت إليهـــا السلطات العمومية في أوربا وغيرها من الدول التي قلصت في عدد الحوادث وضحاياها من جراء تســـليط العقوبات بشكل جيد على المتجاوزين للقواعد والنظم السارية المعمول بها .

دور المجتمع في الوقاية من الحوادث

لقد أوضحنا سابقا أن الإنسان مسؤول عما يزيد عن (90%) من الحوادث المرورية و بهذا نجد انـــه من الضروري أن يكون الإنسان في قلب اهتمامات العملين والباحثين في مجال الوقاية من الحوادث ولا نغفل دور تخطيط المدن وهندسة الطرق وسلامة المركبة.

دور الأسرة:

مما لاشك فيه أن الأسرة تقوم بدور بارز وأساسي في تنشئة الفرد وتكوين شخصيته وتكوين سلوكه فلابد من الاهتمام بالطفل منذ نعومة أظفاره وغرز القيم المثلى والأخلاق الحميدة في نفسه ومنـــها القـــيم المرورية فتعويد الطفل على شيء ما يساعده في مرحلة اللاحقة في فهم الأشياء و الإقناع بها والتعامل معها باهتمام وبجدية . وقبل أن نعلم الطفل الخطأ من الصواب يجب أن نكون قدوة له . فوالد أو الوالدة يجب أن لا ينهوا طفلا عن شي هم يقومون بـــه. ولحمايـــة أبنائهم من أخطار الطريق يجب على الوالدين تعليم

أبنائهم قواعد وآداب الطريق بلغة سهلة و مسلية وبحوار متبادل يؤدي في النهاية إلى الإقناع بهذه القيم والآداب و في سبيل دعم الأسرة للمؤسسات التعليمية وبخاصة في مراحل الطفل المبكرة لا باس في إحضار الكتيبات والرسومات والعاب التي توضح قواعد وآداب المرور.

دور المؤسسات التعليمية

يجب أن لا يكون دور المؤسسات التعليمية في الوقاية من الحوادث مستقلا عن دور الأسرة بل يجب أن يكون مكملا والأمر ذاته ينطبق عل الأسرة التي يجب أن يكون دورها مكملا لدور المؤسسات التعليمية ولا يجب أن يكون بينهما تناقض والتناقض هنا ليس المقصود به محتوى المادة التعليمية وقواعد وأسس وآداب الطريق ومن المستبعد أن يكون في هذا التناقض إلا ما ندر ولكن المقصود هو طريقة إيصال هذه القيم والآداب إلى الطفل أو الطالب بحيث تجعله يقتنع وتدخل في صميم وعيه وتصبح سلوكا يمارسه في الشارع لكي يقي نفسه من خطر المركبات والحافلات أمام رياض الأطفال والمدارس وعلى قارعة الطريق.

ولا يختلف اثنان على دور المدرسة في التوعية المرورية وما يمكن أن نقوم بة في الحد من إخطار الحوادث وكذلك ضرورة إدخال مادة الوعي المروري وقانون المرور في المناهج الدراسية وعدم الاقتصار غلى المحاضرات ولقاءات التوعية في هذا الشأن مع أهميتها . والاختلاف عل تطبيق عملية إدخال مادة الوعي الأمني والمروري في منهاج التربية في بعض المدارس لمختلف المراحل التعليمية وهناك بعض الدول التي اقتصرت على نشر الوعي المروري بين التلاميذ.

عن طريق المحاضرات التي يلقيها رجال الشرطة أو عن طريق الكتيبات والملصقات وأشرطة الفيديو أو عن طريق تنظيم الرحلات المدرسية إلى إدارات الشرطة المختلفة وفي رأينا يجب أن يتم نشر الوعي المروري في المدارس بتطبيق

الطريقتين :

المناهج الدراسية والتوعية المرورية وعن طريق المحاضرات واللقاءات والوسائل الأخرى ويجب اعتماد مادة قانون المرور مادة تعليمية أساسية إجبارية في جميع المراحل التعليمية – الابتدائية والمتوسطة ثم الثانوية. وكذلك في الجامعات بجعلها أحد متطلبات الجامعة الإجبارية على أن يقوم بإعداد هذه المادة العلمية لجان تضم عناصر من التربية ورجال الشرطة والقانون يكون فيها للعنصر التربوي الدور البارز.

ولتفعيل دور المؤسسات التعليمية في الوقاية من الحوادث المرورية يجب أن تأخذ النقاط التالية في الاعتبار:

إدخال مادة التوعية المرورية ضمن مناهج المؤسسات التعليمية المختلفة ولمختلف المراحل

حسب تدرج هذه المراحل بهدف تزويد الطلبة بالمعلومات والمهارات التي تترجم إلى ممارسات ونشاطات فاعلة داخل هذه المؤسسات والتعليمية وخارجها وخلق سلوك مروري سوي.

تعميم الإحصائيات المرورية على جميع المؤسسات التعليمية.

تخصيص جزء من نشاطات المخيمات الصيفية للطلاب للتوعية المرورية

إعداد وتنفيذ مسابقات حول التوعية المرورية وتشجيع الطلبة على المشاركة فيها وحث الطلبة كذلك على المشاركة في البرامج المعلنة بالتوعية المرورية في وسائل الإعلام المختلفة.

التوسيع في إنشاء فرق مرشدي مور ولجان توعية مرورية.

التشيجع على إشراك المدارس بالمجلات المختصة في السلامة المرورية

التي تصدر عن مختلف الجهات المعنية

استضافة محاضرين في التوعية المرورية من رجال الشرطة والجمعيات

المعنية في الوقاية من الحوادث.

إشراك المدارس والجامعات في الندوات التي تقوم بها المؤسسات المعنية

وتشجيعهم على إعداد وتنفيذ مثل هذه الندوات والمؤتمرات.

وبهدف وضع أطر وأسس عملية لمناهج الوقاية من الحوادث والتوعية المرورية نستعرض الأسس التالية:

تحديد المشاكل التي يعاني منها الأفراد على الطرق بشكل دقيق مبني على

أسس علمية ومنهجية.

تحديد فئات المواطنين الذين يتأثرون بمشاكل التوعية المرورية وتقسيم هذه المشاكل على درجة من الأولويات التي يهتم بها المجتمع والأفراد بدرجة كبيرة.

تحديد مدى حاجة الأفراد بدقة.

استثمار كافة الإمكانات المادية والعلمية والثقافية والفنية لمواجهة مشاكل

حوادث الطرق.

وضع أسس ومعايير علمية لمناهج وبرامج الوقاية من الحوادث المرورية.

دراسة وتصميم البرنامج مع مرور الوقت وبحث المعوقات والصعوبات التي تواجه التنفيذ.

تقييم النتائج.

3- دور وسائل الإعلام:

تقوم وسائل الإعلام المختلفة بلعب دور بارز في مجال التوعية المرورية والحد من حوادث السير والمرور وتعمل كهمزة وصل بين الحدث و القارئ أو المستمع أو المشاهد ولا يقتصر دورها على الإخبار عن الحدث ولكن تتجه بعد ذلك لفتح الحوار والنقاش والتعليق واستضافة المختصين ليكتبوا أو يتكلموا حول الموضوع قيد النقاش أضف إلى ذلك الدور الكبير الذي تلعبه وسائل الإعلام في حملات التوعية المرورية سواء من خلال الشاشات أو المجلات والصحف وماله من أثر في نفوس المشاهدين والقراء. وفي دولة الإمارات العربية المتحدة قامت الأجهزة الإعلامية بتخصيص جزء من الحيز الإعلامي للبرامج المتعللقة بالمشكلة المرورية وحوادث الطرق وسبل الوقاية منها من خلال الدور الذي تلعبه على مدار العام من حملات توعية وحوارات ومقابلات حول المشكلة المرورية ونخص بالذكر دور هذه المؤسسات خلال الاحتفالات السنوية بأسبوع .

وقامت الأجهزة الأمنية بالدولة بالاهتمام بالإعلام الخاص بها يهدف نشر الثقافة والتوعية الأمنية والمرورية ونذكر منها: برنامج "الشرطي" الذي يعرض على قناة الشارقة الفضائية أسبوعياً ويتناول كافة الجوانب الأمنية والنشاطات الاجتماعية والعملية المتعلقة بالأمن ويشتغل الموضوع المروري حيزاً كبيراً في برامجه ونذكر كذلك بعض المجلات الأمنية ومنها "الشرطي" و"العين الساهرة" و"مجلة الأمن"و"الشرطي الصغير".

4- دور المؤسسات الرسمية و الجمعيات:

هنا لابد من ذكر الدور الهام الذي تقوم به المؤسسات الحكومية الأخرى والمنظمات الأهلية والنوادي الثقافية التي يتكامل دورها مع الأجهزة الشرطية والمؤسسات التعليمية ويتجلى في تنظيم المحاضرات والندوات والمشاركة في حملات التوعية المرورية.

وتلعب البلديات دوراً هاماً في الوقاية من الحوادث من خلال ما تقدمة من دعم مادي في مجال التوعية وإنشاء الطرق وصيانتها وتحسينها والاهتمام بها من كافة الجوانب ، حيث تقوم البلدية بإزلة العوائق عن طرق و إقامة الحواجز الواقية للمشاة وإعداد مسالك للدراجات الهوائية وأرصفة للمشاة وإنشاء الحدائق العامة والعناية بها لتوفير أماكن للترفية ولعب الأطفال بعيداً عن الشارع وعدم الترخيص للمحلات التجارية ة والمقاهي التي تستغل الرصيف الذي هو من حق المشاة إلى جانب ذلك كله العناية بالإشارات المرورية والشواخص التحذيرية..الخ

وشركات التأمين كذلك مدعوة إلى الاهتمام الجدي والفاعل بموضوع الحوادث المرورية والإسهام

الفعلي في إيجاد الحلول الملائمة للحد من أخطارها. ومن الواجبات التي تقع على عاتق شركات التأمين:

كسب ثقة المؤمنين وإضفاء المزيد من المصداقية.

توعية المؤمنين بالنتائج السلبية لحوادث المرور.

إعداد المنشورات التوعوية والإرشادية وتوزيعها على المراجعين.

متابعة سلوك السائقين وتشجيع وتحفيز المثاليين من خلال تخفيض قسط التأمين أو منح نظام تأمين مجاني لمن ثبت أنه لم يرتكب حادثا مروريا خلال فترة معينة.

دعم الجمعيات التطوعية لتمكينها من القيام بدورها في الوقاية من الحوادث والمتمثل في الندوات والمحاضرات وإعداد المنشورات والملصقات والإسهام في تقديم الإسعافات والمساعدات المالية لضحايا حوادث السير.

إعداد المنشورات التوعوية والإرشادية وتوزيعها على المراجعين.

متابعة سلوك السائقين وتشجيع وتحفيز المثاليين من خلال تخفيض قسط التأمين أو منح نظام تأمين مجاني لمن ثبت أنه لم يرتكب حادثا مروريا خلال فترة معينة.

دعم الجمعيات التطوعية لتمكينها من القيام بدورها في الوقاية من الحوادث والمتمثل في الندوات والمحاضرات وإعداد المنشورات والملصقات والإسهام في تقديم الإسعافات والمساعدات المالية لضحايا حوادث السير إضافة إلى المسابقات المرورية على مستوى البحوث والدراسات المرورية واختيار السائق المثالي.

5- دور اللجان الوطنية:

أنشئت في الدولة الجزائرية عدة لجان للوقاية من الحوادث أهمها المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات التي تطلع بدور بارز في الوقاية من الحوادث كون أعضائها ينتمون إلى عدة مؤسسات محلية وأهم اختصاصات هذه اللجنة:

مناقشة تقرير الحوادث الشهري.

مراجعة برنامج التخطيط المروري.

دراسة أية اقتراحات تتعلق بتنظيم حركة السير.

طرح سبل التعاون مع الجهات المعنية بالمنشآت المرورية.

وضع المقترحات والتوصيات المتعلقة بالوقاية من الحوادث وتنظيم حركة السير ومتابعة تنفيذها.

ومن اختصاصات المركز:

وضع استراتيجية للسلامة المرورية.

المشاركة في توجية برامج التوعية والثقافة المرورية

التنسيق مع مراكز البحوث المختصة والجامعات بالدولة.

اقتراح التشريعات الكفيلة بتنفيذ الخطة الاستراتيجية.

إبداء الرأي في المشروعات المرورية المقدمة من الجهات ذات العلاقة.

ثانيا : دور الإدارة في الوقاية من حوادث المرور:

1) القوانين التي تنظم حركة المرور وأمن الطرق في الجزائر :

إن قوانين المرور في الجزائر متعددة ومتسلسلة ، ولا يمكن حصرها في صفحات عديدة ، فهي تشمل أحكام ومبادئ عامة ، وتحديد لحركة مرور مختلف الفئات المستعملة للطريق ، وأحكام خاصة ، وتحديد للعقوبات والمخالفات .....الخ

ومع التغيرات التي تعرفها الجزائر في مجال المرور ، فقد تستدعي الظروف في كل مرة إصدار قوانين جديدة قد تكون أكثر تشددا ، أو تعديد لقوانين سابقة ، أو سد لفراغ كان مهما...الخ ، وقد يعسر علي سرد كل هده القوانين المتعاقبة في هدا البحث . لذا أكتفي بذكر بعضها الذي أراه أكثر أهمية ، ولا يعني هذا مطلقا بأن البعض الآخر منها ليس جديرا بالأهمية ، فالكل فيها مكمل لبعضه.

كما ألفت إنتباه المطلع علي أنني سأقتصر في هذا المبحث فقط علي آخر قانون معمول به في هذا المجال لحد الآن ، وهذا قانون المرور رقم 01/14 المؤرخ في 19/08/2001.

المرور في الجرائر ، وهو يشمل علي ثمانية فصول تحتوي علي أكثر من مائة مادة ، وتتفرغ أغلب هذه الفصول بدورها إلي أقسام عديدة ، ويحتوي كل قسم إلي قوانين تتعلق به سأحاول إيراد بعض منها مختصره حسب ترتيبها على النحو التالي :

أولا : أحكام عامة:

يحتوي هذا العنصر على قسمين : قسم يتعلق بتعاريف لمصطلحات تتعلق بمجال المرور عامة وقسم آخر يتعلق بمبادئ عامة تحدد شروط السياقة ، واستعمال الطريق ، ونظام الأولوية ...الخ . ولتوضيح كل من القسمين أذكر الأمثلة التالية :

مثال القسم الأول : تعاريف للمصطلحات التالية :

الطريق: هو كل المسالك العمومية المفتوحة لحركة مرور مركبات .

المسلك: هو أحد تفرعات وسط الطريق له العرض الكافي لمرور رتل من المركبات

المجمع السكاني : هو فضاء أرضي يتجمع فيه عدد من المباني المتقاربة ، وتبين مداخله ومخارجه لافتات توضع لهذا العرض علي طول العرض علي طول الطريق الذي يقطع هذا الفضاء أو يحاذيه.

التقاطع : هو مكان التقاء أو تقاطع وسطي لطريقين أو أكثر مهما كانت زوايا أو زوايا محاور هذه الطرقات .

الطريق السريع للسيارات :هو طريق أعد وأنجز خصيصا لمرور السيارات دون أن يقطعه طريق آخر أو سكة حديدية أو ممر للراجلين، ولا يمكن الدخول إليه إلا في نقاط مهيئة لذلك ، ويـــؤدي إلي الممتلكـــات المتاخمة ، ويشتمل في إتجاهي حركة المرور ، علي وسطي طريقي متميزين يفصل بينهما شـــريط أرضـــي وسطي غير مخصص للمرور ويمكن استعماله بصفة استثنائية لوسائل النقل الجماعي ، ويبين ذلـــك بصـــرة متميزة .

شريط التوقف الاستعجالي : هو جزء من الحافة يقع جنوب وسط الطريق والطرقـــات الســـريعة والطرق السريعة للسيارات أعد خصيصا لتوقف المركبات أو وقوفها في حالة الضرورة.

الحافة : هو شريط أرضي يمتد من حدود وسط الطرق إلي حدود قاعدة الطريق....

والأمثلة في ذلك كثيرة نكتفي بهذا القدر الآنف الذكر منها .

مثال القسم الثاني : مبادئ عامة :

ونكتفي بذكر وتحليل المواد التالية منه :

المادة 04 : يتعين على الدولة ترقية سياسية خاصة بالوقاية والأمن في الطريق .

بناءا على هذه المادة ينبغي علي الدولة أن تتبني سياسة تربوية خاصة بالوقاية والأمـــن في الطريـــق في المؤسسات التربوية كوسيلة لضان التقليل من ظاهرة حوادث المرور . وقد نص قانون المرور السابق الصادر سنة 1987 على وجوب إدراج هذه المادة في مناهج التربية والتعليم . ثم أكد ذلك قانون المرور الجديد 01/14 . ولكن لحد الآن لم يتجسد ذلك علي أرض الواقع ، و لم تحظ هذه المادة بمكانتها في المؤسســـات التربوية ، فتدريسها يتم حسب المناسبات، ويختص للاجتهادات الفردية للمعلمين.ومع بروز هذه الظـــاهرة ظاهرة حوادث المرور كافة اجتماعية سلبية علي الساحة في الجزائر وتفلحها مع ما حملته من نتائج ســـلبية تنذر بالقلق علي المستويين الرسمي والشعبي ، بدأ التفكير جديا في العمل هذه المادة .

إذا هناك سعي جاد من طرف المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في الجزائر إلي إحلال هـــذه المادة مكانتها المستحقة لتحقيق الهدف الأسمى المتوخي منها، وذلك بالتعاون مع الوزارة الوصية في إعـــداد برنامج دقيق متكامـــل لكـــل الأطـــوار ، وهـــذه بالاستعانة بأخصائيين في هذا المجال .

المادة08 : يجب على كل سائق مركبة أن يكون حاملا لرخصة مرور موافقة للمركبة التي يقودها .

فالمشكل ليس في حمل رخصة السياقة أو موافقتها للمركبة التي يقودها ،بل المشكل في كيفية منح هذه الرخصة للسائق ،أو بمعني آخر كيفية حصوله عليها .فلكي يكون هناك عدم وجود لحوادث المرور ،يجب أن يكون هناك احتراف وانضباط من السائق ،ويمكن التحقق من ذلك قبل منح الرخصة للسائق من الجهة المختصة عن طريق الاختبار.

المادة 11 :استعمال حزام الأمن إجباري .

هذا القانون واضح وصريح ومعروف لدى كل من يقود مركبة أيا كان صنفها ،ولكنه متجاهل عن قصد أو غي قصد .ولكي نحرص على عدم تجاهله يجب تجنيد من يسهر على مراقبته دون إغفال ،وأن نستعمل الصرامة مع كل من يحاول تجاهله دون استثناء .إد يبقي القانون بدون آليات صارمة لتطبيقه مجرد حبر على ورق ،لذلك فللأجهزة المكلفة بالتطبيق دور بالغ الأهمية في هذا الجانب.

ثانيا: حركة مرور مختلف الفئات المستعملة للمسالك العمومية :

ينقسم هذا العنصر أيضا إلي قسمين :

قسم يتعلق بحركة المرور على المسالك العمومية ،وقسم آخر يتضمن أحكام خاصة تطبق على الراجلين ،ونعطي مثالا لكم قسم .

مثال القسم الآخر : حركة المرور على المسالك العمومية:

المادة 25: تحدد السرعة وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم:

إن أغلب الحوادث المرورية التي تسجل في الجزائر هي بسبب الإفراط في السرعة ،وتقوم الجهات المعنية بتقديم حملات إعلامية توعوية مستمرة في هذا المجال عبر وسائل الإعلام المختلفة ،وهي عملية مكلفة على المستوي الاقتصادي والاجتماعي ،ومع ذلك فقد كان صداها أقل بكثير من ما هو منتظر منها . لذا يجب استعمال وسائل متطورة تتمثل في وضع كاميرات الرقابة ،والوسائل الأخرى المختلفة على وسائل متطورة تتمثل في وضع كاميرات الرقابة، والوسائل الأخرى المختلفة على مستوي جميع الطرق والممرات دون اقتصارها على الطرق السريعة فقط ،وتطبيق الإجراءات القانونية اللازمة لكل الحالات المختلفة .

المادة 30: يمنع على السائق الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو محاولة التصنت الإذاعي والسمعي عندما تكون المركبة في حالة السير .

في هذه الحالة يجب الحرص على فرض غرامة مالية مرتفعة كما جاء في قانون المرور 01/14 على كل من يستعمل الهاتف المحمول أثناء السياقية دون استثناء ،وذلك لإجبار السائق علي التخلي عن هذه

العادة.

مثال القسم الثاني: أحكام خاصة مطبقة علي الراجلين :

المادة 34: يجب على الراجلين السير على الأرصفة أو حواف الطرقات المهيأة خصيصا لاستعمالها لهذا الغرض .

إن حوادث المرور كما سيتضح لنا لاحقا تقع غالبا عند اصطدام مركبتين ،أو مركبة واحدة بجسم آخر ،أو تصادم عدة مركبات ،لذا يركز جل الاهتمام على السائق باعتباره المسؤول عن التحكم في قيادة المركبة .فعلي الجانب الآخر ينبغي تقديم حملات توعية للراجلين ،وإرشادهم على السير في الأماكن المخصصة لهم . وخاصة الأطفال .

المادة 38: في حالة انعدام الإرشادات الضوئية يلزم السائقون بالسماح بمرور الراجلين الموجودين في الممرات .

في أماكن التجمعات السكانية يجب تخفيف سرعة المركبة والسياقية بحذر ،والسماح للراجلين بالمرور في حالة عدم وجود إرشادات تمكنهم من ذلك ،ودون النظر إلى إلزامية هدا القانون فإن العمل به يعد مظهر من مظاهر الاحترام والتحضر .

ثالثا :الشروط الإدارية وقواعد مطابقة المركبات وتجهيزها :

هذا العنصر لا يتضمن أقسام كسابقيه ،فهو يشتمل على مواد توضح الشرط والقواعد التي وضعتها الإدارة ،والتي يجب أن تتوفر في كل مركبة .

فللمحافظة على السلامة المرورية، والمحافظة علي البيئة وعدم انتشار الفوضوي المرورية في الطرق ،قامت الإدارة الوصية بفرض عدة شروط علي مالكي المركبات تتمثل في إجبارهم على مراقبة مركباتهم وصيانتها وتجهيزها باستمرار ،وتسجيل وتحديد وتبديل كل ما يمكن من مستندات إدارية وقطع غيار ،والخضوع للفحص والمراقبة التقنية... حتى لا تكون سببا في تشكيل الخطر علي السائق وعلى مستعملي الطريق والبيئة معا .

والحرص علي العمل بهذه الإجراءات لا شك بأنه سيساهم في تقليل الحودات المرورية والأضرار الناتجة عنها،كما سيساهم في المحافظة علي البيئة من التلوث وجعل منظر الطرق والمدينة منظرا لائقا مثال ذلك ما تنصه المواد التالية :

المادة 41: لا تقبل أية مركبة إذا لم تكن مطابقة للمواصفات التقنية السارية المفعول

المادة 42 :تخضع السيارات قبل وضعها للسير لأول مرة للمراقبة قصد التأكد من مطابقتها

للمواصفات التقنية والتنظيمية .

المادة 43 :المراقبة التقنية للسيارات إجباريا .

المادة 45 :لا يجوز أن تتجاوز كمية الدخان والغازات السامة التي تنفثها السيارات وكذا الضجيج الذي تحدثه المستويات المحددة عن طريق التنظيم.

رابعا :تكوين السائقين :

يتعلق هذا العنصر بتوضيح الشروط التي يجب توفيرها في السائق قبل تكوينها ،والإجراءات التي تلازمه أثناء التكوين ،وكيفية حصوله على رخصة السياقة بعد التكوين .ويشتمل هذا الفصل على قوانين تنص صراحة على الأشياء الضرورية التي يجب أن يتوفر عليها كل سائق من صحة بدنية وعقلية وانضباط.....الخ.

مثال ذلك :

المادة 56: يكون الفحص الطبي الدوري إجباريا لكل السائقين ،ويتم وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم .

نصت هذه المادة صراحة على كلمة دوري لضمان سلامة السائق من كل الأمراض التي قد يتعرض لها من وقت لآخر ،وهذا الإجراء لضمان لا يشمل السائق سببا في حدوث ضرر لنفسه أو لغيره من مستعملي الطريق نتيجة لحادث مرور قد يكون هو السبب في وقوعه.

خامسا :أمن الطرق والوقاية من حوادث المرور :

يبين هذا العنصر ما يجب على الدولة القيام به من إنشاء لمؤسسات ومراكز يكفل إليها إعلام المواطنين وتوعيتهم وإرشادهم من خلال تقديم حملات إعلامية توعية عبر مختلف الوسائل ،حتى تكون عملية الوقاية والأمن مشتركة بين مساهمة المواطن والسلطة معا ،وبالتالي تسهيل عملية التقليل من ظاهرة حوادث المرور في هذه الحال .

مثال على ذلك :

المادة 63: في إطار تطبيق المادة 04 أعلاه المتعلقة بترقية السياسة الخاصة بالوقاية من الطرق ،تتكفل الدولة بما يلي :

-التنظيم الدوري للحملات الخاصة بالوقاية والأمن في الطرق.

-الحراسة والمراقبة الدائمتين لحركة المرور في الطرق من طرف المصالح المؤهلة

-التهيئة الملائمة للمنشآت القاعدية للطرق.

-وضع التجهيزات الأمنية في الطرق وصيانتها بصفة دائمة .

-تشجيع نشاط الحركة الجمعوية ،والسهر على تطبيق المراقبة التقنية للمركبات .

المادة 64 :يحدث مركز وطني ولجان ولائية للوقاية والأمن في الطرق.

سادسا: المخالفات والعقوبات :

يتفرع هذا العنصر الخاص بالعقوبات ،والمخالفات التي يرتكبها السائقون إلي سبعة أقسام فالقسم الأول يتناول العقوبات الخاصة بمخالفة القواعد المتعلقة بالسياقة المركبات والجرافات أما القسم الثاني فيتناول العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة باستعمال المسالك المفتوحة لحركة المرور .أما القسم الثالث فهو يتناول العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة بالمركبات وتجهيزاتها .ويأتي القسم الرابع الذي يتناول العقوبات الخاصة بالمخالفات للأحكام المتعلقة بالوثائق الإدارية وقواعد تطابق المركبات .ثم يأتي القسم الخامس المخصص لتناول العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة برخص السياقة.ثم يليه القسم السادس الذي يتناول العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرك .ثم يأتي القسم السابع وهو آخر الأقسام المتعلقة بالمخالفات ، ويتناول المخالفات المتعلقة بالأحكام المشتركة

سابعا :الأعوان المؤهلون لمعاينة المخالفات بسلامة المرور في الطرق:

يحتوي هذا العنصر على القوانين تحدد الأشخاص والشخصيات التي تقوم بمراقبة ومعاينة المخالفات المتعلقة بسلامة المرور في الطرقات.

وقد توضع المادة التالية الأشخاص المخولين قانونا بمعاينة المخالفات والأضرار التي قد تلحق بالمسالك العمومية.

المادة 130 :طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية تتم معاينة المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون والنصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقه بموجب محض قضائي يحرر من طرف :

- ضباط الشرطة القضائية.
- الضباط وذوي الرتب أعوان الدرك الوطني .
- محافظي الشرطة والضباط ذوي الرتب وأعوان الأمن الوطني.

المادة 131: "يمكن لمهندسي الأشغال العمومية ورؤساء المناطق والأعوان التقنين للغابات وحماية الأراضي واستصلاحها معاينة المخالفات المنصوص عليها في أحكام هذا القانون عندما ترتكب على المسالك الغابية المفتوحة للسير العمومي"

ثامنا :أحكام ختامية :

يعتبر هذا العنصر الأخير في قانون المرور 01/14، ويبين تاريخ إصدار هذا القانون وابتداء العمل به ابتداءا من نشره في الجريدة الرسمية ،وإلغاء للقانون 87/09المؤرخ في 10فبراير 1987.

المادة 139 :"تلغي أحكام القانون رقم 87/09 المؤرخ في 11جمادي الأخيرة عام 1407هـ الموافق ل10 فبراير 1987م ،والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها . وتبقي النصوص التنظيمية المتخذة لتطبيق القانون المذكور أعلاه سارية المفعول ما لم تكن مخالفة لهذا القانون إلي غاية نشر النصوص التنظيمية المنصوص عليها في هذا القانون خلال أجل لا يتجاوز أربعة وعشرين 24 شهرا" .

المادة 140: "ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية"

2) إسهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق :

طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 91-77 المؤرخ في 29 شعبان 1411ه ،الموافق 16مارس 1991، يتكفل المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق باقتراح الوسائل المناسبة والتدابير الضرورية لرسم سياسة وقائية واعتماد استراتيجية وطنية لتأمين السير في الطرق بناءا علي نتائج مستخلصة من دراسات علمية ميدانية تتيح تسطير برامج عمل دقيقة تحدد دور كل مصلحة وهيئة في هذا المجال والسعي إلي تنسيق أعمالها وتضافر جهودها لتتكامل وتشترك في تحقيق الهدف المنشود .

وهذه الصفحة يكلف المركز بما يلي :

-إعداد كل الدراسات التي لها صلة بتنظيم حركة المرور والوقاية من الحوادث.

-السعي إلي تقليص أخطار المرور بتطوير الإعلام والتربية والبحث التطبيقي في هذا المجال.

-تنشيط حملات الوقاية والتوعية بأخطار الطريق وتنظيمها بالتعاون مع المصالح المعنية

-المشاركة في إعداد برامج تربية التلاميذ في مجال المرور، وتسطير مناهج التكوين في السياقة .

-جمع كل المعطيات المتعلقة بحوادث المرور واستغلالها في إعداد دراسات علمية حول مخاطر الحوادث ،واستخلاص عواملها المختلفة ،وتقديم توصيات دقيقة للجهات المعنية لدرء كل السلبيات .

-الإدلاء بالرأي حول كل المسائل المتعلقة بالمرور .

-تدعيم كل الأبحاث المتعلقة بالوقاية من حوادث المرور التي تقوم بها المؤسسات والهيئات العلمية الأخرى .

جمع المراجع المخصصة والمؤلفات المناسبة.

-الإشراف علي تكوين اختصاصيين في ميدان أمن المرور.

-تنظيم وترقية السلطات لعملية وقاية المرور المتمثلة في الملتقيات والأيام الدراسية والموائد المستديرة، وإقامة معارض وتضاهرات جهوية .

-التعاون مع المنظمات الدولية المهتمة بترقية نظم المرور وتأمين السير عبر الطرق

-تمثيل الجزائر في المحافل والملتقيات والمؤتمرات الإقليمية والدولية .

7) مدى فعالية التدابير والإجراءات الخاصة بالوقاية من حوادث المرور :

نتناول في هذا العنصر مدى إستجابة السائقين للإرشادات والتوجيهات المقدمة إليهم من طرف الجهات المختصة عبر مختلف وسائل الإعلام والأساليب ،خاصة بعد صدور قانون المرور الجديد 01/14 في غام 2001 مع ما حمله من إجراءات وأساليب للردع أكثر تشددا للحالات المخالفة .

فهل هناك تغير ملحوظ على الأرض في سلوك السائقين نحو الإيجاب ؟

وهل لقيت كل هذه التدابير المتخذة صدى لها وبالتالي أدت إلى وضعية أفضل مما كانت عليه؟

وما هي العوائق التي تقف حائلا دون تحقق ما يرسم ويخطط له من أهداف في هذا المجال ؟

فحول مدى استجابة السائقين لقانون المرور يتحدث السيد عيسى نايلي وهو نائب مدير مكلف بالوقاية من حوادث المرور بالمديرية العامة للأمن الوطني :

"يتعامل المباشر مع مستعملي الطريق لاحظنا استجابة حسنة من طرف السائقين ،لكن ذلك لم يمنع من تفاقم ظاهرة حوادث المرور .

فالإحصائيات التي سجلتها مديرية الأمن تشير إلي تسجيل 20025 حادث مرور وقع سنة 2002 بالمناطق الحضرية أدي إلي وفاة 1121 شخص، وجرح 21513 آخر ،ومقارنة بسنة 2001 فقد قدرت الزيادة ب55،24% بالنسبة لعدد القتلى مع زيادة طفيفة في عدد الحوادث".

وهنا يطرح السؤال نفسه .فرغم صدور قانون المرور الجديد ومضي أكثر من عام على تطبيقه إلا أن ذلك لم يمنع من زيادة عدد الحوادث ،والأكثر من ذلك زيادة ملحوظة في عدد القتلى .

كما يضيف السيد نايلي: إن المديرية العامة للأمن الوطني سجلت في عام 2002 عدد 1035861 مخالفة ،سدد من غرامتها الجزافية نسبة 73،17%فقط، وهو ما يدل على أن الجانب الردعي في عملية محاربة حوادث المرور يبقي غير كاف بسبب انعدام جهاز مختص وقادر علي تحصيل كل الغرامات الجزافية ،مما يضمن عدم استمرار ارتكاب نفس المخالفات أو غيرها .

ولذلك يضيف فمن الضروري (يضيف السيد نايلي) اتخاذ إجراءات أخرى لتدعيم آليات تطبيق قانون المرور الجديد ،وفي هذا الإطار يمكن اقتراح ما يلي :

- تحسين منظومة تحصيل الغرامات الجزافية يجعلها فورية وفي غين المكان أو سحي رخصة السياقة لإجبار المخالف على دفع الغرامة الجزافية .
- العمل بنظام رخصة السياقة بالتنقيط .

- الإسراع في تطبيق الرقابة التقنية المنصوص عليها في قانون المرور الجديد .
- كما سينصب اهتمام مصالح الأمن المروري علي العمل الوقائي بتكثيف تواجد الدوريات على مستوى الشوارع الرئيسية ومفترقات الطرق والمؤسسات التربوية ،إضافة إلي القيام بحملات توعية وسط السائقين
- هذا عن الجانب الرسمي الممثل في المدرية العامة للأمن الوطني .

وما إذا كان الردع وحده كاف للتقليل من حوادث المرور :

يقول أحد المسافرين معبرا عن رأيه في قانون المرور الجديد 01/14 ،يقول إن سمته الأساسية هو التشدد في قيمة الغرامات وصرامة المراقبة ،خاصة فيما يتعلق بحزام الأمن ،وهذا ما يجعل الكثير من السائقين يأخذون بعين الاعتبار ما يجب وما لا يجب القيام به أثناء السياقة .(أحمد ناجي 1996 ص 54)

في حين قال سائق آخر :رغم الغرامات المكلفة إلا أن العديد من السائقين يقومون بنفس المخالفات ،لأنها أصبحت عادات وتصرفات مترسخة يصعب تغيرها .

كما أشار سائقون آخرون إلي مشاكل متعددة تؤدي إلي وقوع حوادث المرور مثل حالة الطرق ،وانعدام إشارات المرور في بعض المسالك ،وغياب المراقبة في بعض المناطق...الخ.

غير أن المراقبة ومهما تكن صارمة لا يمكنها أن تكافح لوحدها ظاهرة متفشية مثل حوادث المرور ،إذا يجب أن تكون للتوعية دور موازي وفعال يتناسق وذهنية المجتمع الجزائري، لأن الوقاية المبنية علي أساس علمية تسمح بتصميم رسائل توعية محددة الهدف ومضمونة النتائج .

ولعل من أهم الوسائل التوعية التي يجب توجيهها إلي السائقين هي ضرورة احترام قانون المرور ومحاولة تقريب هذا الأخير من مستعملي الطريق ،إذ أن بعض السائقين يشتكون من جهلهم التام .بمواد هذا القانون المعدلة منها أو الجديدة .

والأهم من ذلك كله إذا أردنا أن نظمن نجاح الوقاية والسلامة المرورية في المستقبل، يجب العمل بالبند المتعلق بتطبيق التربية المرورية في المؤسسات التربوية، فإذا تعلم الطفل التربية المرورية ونشأ عليها ،فسوف تكون نتائج هذه التربية أكثر ترسيخا فيه بعد أن يكبر ويصبح ضمن السائقين الذين يشكلون ما نسبته من80% أسباب وقوع حوادث المرور .

8) مناقشة:

لم نعد بحاجة إلي أن نؤكد على المكانة الهامة التي أصبح يحتلها الاتصال في المجتمعات المعاصرة ،والدور الذي يلعبه في تحديث هذه المجتمعات ،ولم نعد بحاجة أيضا إلي التأكيد علي أهمية هذا الدور في

نشر الثقافة الحديثة والتكنولوجية المتقدمة، وأساليب الحياة العصرية ،ذلك بعد أن أكدت الدراسات العلمية والبحوث الإعلامية المختلفة والكتابات الوفيرة الجادة على هذه الحقيقة، وأبرزت الدور المتميز الذي تلعبه وسائل الاتصال في مجالات التحديث والتنمية والتغيرات الاجتماعية والسياسية...الخ.

وإذا كان الاتصال المدروس من شأنه تحديث المجتمعات وتطويرها إلي الأفضل في مجالات عديدة (كالصحة والتعليم والتثقيف والزراعة والصناعة...الخ) ف إن ذلك يكون من مهام الدولة أو الإدارة التي تعتبر مسؤول عن تقدم ورفاهية مواطنيها ومكافحة الظواهر الاجتماعية السلبية التي تضر بالمجتمع .(عز الدين القشندي مراد 1999 ص 216).

ومن بين هذه الظواهر التي تهتم الدول والحكومات بمقاومتها والتقليل منها هي :تفشي الأمراض ، المخدرات ،التدخين، الجريمة بجميع أنواعها ،حوادث المرور ....الخ.

وإذا أخذنا الظاهرة الأخيرة "حوادث المرور" كمثال في الجزائر نجد أن هناك اهتماما بدأ يظهر في السنوات الأخيرة من قبل الدولة خاصة بعدما أصبحت هذه الظاهرة تزداد بقدر مذهل ومخيف على المستوى الوطني، وأدت إلى خسائر كبيرة جدا خاصة في الأرواح التي تعتبر أغلبيتها من أرواح الفئة الشبانية . إذا قامت الدولة في سنة 2001 بوضع قانون جديد للمرور يتضمن مواد أكثر تشددا وصرامة من القانون السابق ،بالإضافة إلى آليات عديدة ومختلفة تعزز من صرامته ،إلا أنه وللأسف الشديد رغم كل هذه المحاولات الجادة لا تزال تعرف تفاقما مستمرا ،وهذا راجع لأسباب عديدة نذكر منها ما يلي :

1-منع رخص السياقة بطريقة تخالف للقانون المحدد لذلك .

2-عدم تطبيق القانون علي الجميع في حالة المخالفات التي تصدر عن السائقين .

3-نقص الثقافة المرورية بين المواطنين .

4-عدم الإسراع في إصلاح الطرق المتدهورة مع عدم توفر آليات الرقابة الإلكترونية.

5-عدم وجود طرق معبدة في أماكن كثيرة نائية وغير نائية(داخل المدن).

والأمثلة في ذلك كثيرة .فإذا كانت هناك نية جادة للتغلب علي هذه الظاهرة ينبغي أولا وقبل كل شيء السهر علي تطبيق القانون علي الجميع دون استثناء ،والتكثيف من حملات التوعية المرورية مع مراعاة الأساليب الحديثة المتطورة ،وإدخال منهج خاص بالتربية المرورية ضمن المنظومة التربوية ،ب الإضافة إلي الأخذ بعين الاعتبار للعراقيل التي تعيق كل المجهودات المبذولة ووضع حد لها.

-

10) .طرق تخفيض الحوادث:

تهدف كل البحوث التي اقتصرت على دراسة حوادث المرور إلى تقليص هذه الحوادث من حيث العدد والخطورة ، وفي هذا المضمار ، توجد طريقتان وهما (أبو العلاء الياسيني 1993 ص 64).

1-طريقة التسجيل: تستلزم هذه الطريقة الحصول على عدد هائل من المعلومات والمعطيات حول حوادث المرور من أجل تحليلها وإبراز العوامل الأكثر ارتباطا بارتكاب الحوادث ، كما يشترط في هذه المعلومات أن تخص كل من مهمة السياقة واتجاهات السائقين وسلوك المشاة والسائقين وغير ذلك .

2-حملات الوقاية : لم تبرهن حملات الوقاية علي فعاليتها إلا لفترات زمنية محدودة ،تخضع حملات الوقاية والتوعية لشروط معينة من بينها أنه لابد أن تهدف إلي تحسين وتوعية السائقين بالمسؤولية معاقبتهم كما يحصل في معظم الحملات المنظمة من حين لآخر .

3-شركات التامين والحوادث .

تعد شركات التامين المستفيد الأول والمباشر من تخفيض حوادث المرور وهذا ما دفع بالكثير من شركات التامين الأمريكية إلي الاستعانة بخدمات علماء النفس في الأمرين التاليين :(لمين أبو عمار 1983 ص 85)

- من هو الشخص الذي ستؤمنه الشركة ؟

ما هي فئة الخطر الذي يجب على الشركة إدراجها للشخص الذي تقبل علي تأمينه؟

لقد أدت هذه الطريقة إلي ربط سعر التامين بعدد المخالفات التي يرتكبها الشخص المؤمن عليه، فكلما ارتفع عدد الحوادث ،كلما ارتفع سعر التامين ، إلي درجة أن هناك أشخاصا ترفضهم شركات التامين لأنهم تجاوزا عتبة معيارية في ارتكاب الحوادث .

الفصل الثامن:

تفسير نتائج الدراسة

I. عرض و تحليل الفراضيات الاستكشافية:

I. عرض و تحليل نتائج الفرضية الاستكشافية الأولى:

	الأساتذة مج=75				المحققين الميدانين مج75				الإجراءات الإحصائية		
المظاهر	التكرار بنعم	%	التكرار بــ لا	%	التكرابنعم	%	التكرار بــ لا	%	$كا^2$	مستوى الدلالة	الموافقة
1. الظروف الفيزيقية و التقنية	70	93.33	05	6.66	60	80	15	20	1.12	غ دال	كبيرة
2. السلوكات اللاوقائية و الاجتماعية	68	90.66	07	9.33	63	84	12	16	0.85	غ دال	كبيرة
3. مظاهر التنظيمية	63	48	12	16	61	81.33	14	18.66	0.77	غ دال	كبيرة
4. مظاهر الوجدانية	68	90.66	7	9.33	55	73.33	20	26.66	0.98	غ دال	كبيرة
5. مظاهر المعرفية	60	80	15	20	51	68	24	32	1.15	غ دال	كبيرة
6. مظاهر نفس حركية	75	100	00	00	63	84	12	16	1.99	غ دال	كبيرة

جدول رقم 43 يوضح نتائج الفرضية الاستكشافية الأولى

من خلال الجدول يتضح لنا بأن الفرضية التي ترى بأن هناك فروق ذات دلالة إحصائية في مظاهر الاستهداف لحوادث المرور لدى السائقين من وجهة نظر الأساتذة المختصين و المحقيقين في الميدان، لم تتحقق بل وجدنا أن ليس هناك فروق بين العنتين باعتبار أن ليس هناك دلالة إحصائية، وبتالي نستطيع أن نقر بأن هناك اتفاق كبير بين أفراد العينيتن على مظاهر الاستهداف لحوادث المرور.حيث بعد توزيع التكرارات و النسب المئوية تم حساب قيمة ك2 لكل مظهر من مظاهر الاستهداف لحوادث المرور، حيث كانت النتائج كلها تبين بأن تلك هي مظاهر الاستهداف، كما هو موضح في الجدول المبين أعلاه

II. عرض و تحليل الفرضية الاستكشافية الثانية:

العبارة	الأساتذة مج=75				المحققين الميدانين مج75				الإجراءات الإحصائية		
	التكرار بنعم	%	التكرار بـ لا	%	التكرار بنعم	%	التكرار بـ لا	%	كا²	مستوى الدلالة	الموافقة
7. الرطوبة فوق 20 %	68	90.66	07	9.33	63	84	12	16	0.85	غ دالة	كبيرة
8. الرياح فوق 20كلم /ساعة	70	93.33	05	6.66	60	80	15	20	1.12	غ دالة	كبيرة
9. الحرارة فوق 30 درجة	75	100	00	00	63	84	12	16	0.45	غ دالة	كبيرة
10. الثلج	63	48	12	16	61	81.33	14	18.66	1.55	غ دالة	كبيرة
11. الانزلاقات	60	80	15	20	51	68	24	32	1.22	غ دالة	كبيرة
12. سقوط الأحجار	68	90.66	7	9.33	55	73.33	20	26.66	0.84	غ دالة	كبيرة
13. المنحدرات	69	92	6	8	69	92	6	8	0.22	غ دالة	كبيرة
14. الانعراجات	65	86.66	10	13.33	60	80	15	20	1.65	غ دالة	كبيرة
15. الممهلات	68	90.66	7	9.33	65	86.66	10	13.33	1.02	غ دالة	كبيرة
16. خروج الحيوانات	69	92	6	8	75	100	0	0	1.23	غ دالة	كبيرة
17. تساقط الأمطار	70	93.33	5	6.66	74	98.66	1	1.33	1.65	غ دالة	كبيرة
18. الضباب	70	93.33	5	6.66	70	93.33	5	6.66	0.23	غ دالة	كبيرة
19. حب العمل	70	93.33	5	6.66	71	94.66	4	5.33	0.32	غ دالة	كبيرة
20. الخمول النفسي	65	86.66	10	13.33	66	88	9	12	1.56	غ دالة	كبيرة
21. البساطة	70	93.33	5	6.66	72	96	3	4	1.55	غ دالة	كبيرة
22. سرعة الغضب	70	93.33	5	6.66	71	94.66	4	5.33	1.61	غ دالة	كبيرة
23. السيطرة على الأعصاب	70	93.33	5	6.66	69	92	6	8	0.23	غ دالة	كبيرة
24. اختبار الخجل	75	100	0	0	75	100	0	0	1.02	غ دالة	كبيرة
25. اختبار الشجاعة	75	100	0	0	74	98.66	1	1.33	1.32	غ دالة	كبيرة

26. احتبار القلق	75	100	0	0	73	97.33	2	2.66	0.23	غ دالة	كبيرة
27. حب النفس	75	100	0	0	74	98.66	1	1.33	0.26	غ دالة	كبيرة
28. الرضا عن النفس	70	93.33	5	6.66	72	96	3	4	0.12	غ دالة	كبيرة
29. الصبر	74	98.66	1	1.33	73	97.33	2	2.66	0.24	غ دالة	كبيرة
30. العدوانية	73	97.33	2	2.66	73	97.33	2	2.66	1.5	غ دالة	كبيرة
31. الاكتئاب	73	97.33	2	2.66	72	96	3	4	1.54	غ دالة	كبيرة
32. التوتر	75	100	0	0	75	100	0	0	1.32	غ دالة	كبيرة
33. الثقة بالنفس	74	98.66	1	1.33	71	94.66	4	5.33	0.21	غ دالة	كبيرة
34. الخوف	74	98.66	1	1.33	73	97.33	2	2.66	0.35	غ دالة	كبيرة
35. الحزن	70	93.33	5	6.66	72	96	3	4	1.35	غ دالة	كبيرة
36. الضغط النفسي	75	100	0	0	74	98.66	1	1.33	0.12	غ دالة	كبيرة
37. الذكاء	75	100	0	0	75	100	0	0	1.54	غ دالة	كبيرة
38. الذاكرة	75	100	0	0	75	100	0	0	1.23	غ دالة	كبيرة
39. التدريب	75	100	0	0	75	100	0	0	1.32	غ دالة	كبيرة
40. اتخاذ القرار	71	94.66	4	5.33	73	97.33	2	2.66	1.65	غ دالة	كبيرة
41. تمييز العلامات	74	98.66	1	1.33	73	97.33	2	2.66	1.98	غ دالة	كبيرة
42. الفهم الميكانيكي	75	100	0	0	75	100	0	0	1.78	غ دالة	كبيرة
43. الإدراك المكاني	73	97.33	2	2.66	74	98.66	1	1.33	1.54	غ دالة	كبيرة
44. الاستعداد اللفظي	73	97.33	2	2.66	72	96	3	4	1.32	غ دالة	كبيرة
45. الاستعداد العددي	74	98.66	1	1.33	74	98.66	1	1.33	1.32	غ دالة	كبيرة
46. الإدراك الحسي	65	86.66	10	13.33	65	86.66	10	13.33	1.02	غ دالة	كبيرة
47. الإبداع	68	90.66	7	9.33	69	92	6	8	1.54	غ دالة	كبيرة
48. سرعة الأصابع	65	86.66	10	13.33	71	94.66	4	5.33	1.41	غ دالة	كبيرة
49. التركيز	61	81.33	14	18.66	70	93.33	5	6.66	1.31	غ دالة	كبيرة

50. تقدير المسافات	72	96	3	4	71	94.66	4	5.33	1.87	غ دالة	كبيرة
51. الإحساس بالحركة	72	96	3	4	72	96	3	4	0.52	غ دالة	كبيرة
52. حركة اليدين	75	100	0	0	75	100	0	0	0.32	غ دالة	كبيرة
53. التآزر الحركي العام	72	96	3	4	75	100	0	0	1.09	غ دالة	كبيرة
54. زمن الرجع العام	73	97.33	2	2.66	72	96	3	4	1.99	غ دالة	كبيرة
55. سرعة اليدين	68	90.66	7	9.33	70	93.33	5	6.66	1.02	غ دالة	كبيرة
56. التطوير التنظيمي	69	92	6	8	71	94.66	4	5.33	1.65	غ دالة	كبيرة
57. الرضا الوظيفي	65	86.66	10	13.33	71	94.66	4	5.33	1.23	غ دالة	كبيرة
58. الاغتراب المهني	63	84	12	16	64	85.33	11	14.66	1.05	غ دالة	كبيرة
59. الضغط المهني	68	90.66	07	9.33	63	84	12	16	0.45	غ دالة	كبيرة
60. الأداء الوظيفي	70	93.33	05	6.66	60	80	15	20	0.55	غ دالة	كبيرة
61. الالتزام الوظيفي	75	100	00	00	63	84	12	16	0.89	غ دالة	كبيرة
62. استعمال الهاتف أثناء السياقة	60	80	15	20	51	68	24	32	0.78	غ دالة	كبيرة
63. عدم ضبط صيانة المركبة	72	96	3	4	72	96	3	4	1.23	غ دالة	كبيرة
64. عدم مراقبة أجهزة المركبة كل يوم	74	98.66	1	1.33	74	98.66	1	1.33	1.48	غ دالة	كبيرة
65. عدم احترام قوانين المرور بصفة عامة	75	100	0	0	75	100	0	0	1.23	غ دالة	كبيرة
66. وضع طفل صغير إلى الأمام أثناء السياقة	72	96	3	4	75	100	0	0	1.36	غ دالة	كبيرة
67. عدم وضع حزام الأمن	62	82.66	13	17.33	63	84	12	16	1.23	غ دالة	كبيرة
68. التزام السرعة المفرطة	68	90.66	07	9.33	63	84	12	16	1.95	غ دالة	كبيرة

69. السياقة مع وجود مرض عضوي	70	93.33	05	6.66	60	80	15	20	1.54	غ دالة	كبيرة
70. عدم احترام اللفتات الموجودة في الطرق	75	100	00	00	63	84	12	16	0.23	غ دالة	كبيرة
71. سياقة مع تناول مخدر أو مسكر أو منوم	75	100	00	00	63	84	12	16	0.56	غ دالة	كبيرة
72. السياقة بالكتمان	63	48	12	16	61	81.33	14	18.66	1.89	غ دالة	كبيرة
73. السياقة برفع صوت المذياع	60	80	15	20	51	68	24	32	0.45	غ دالة	كبيرة
74. السياقة مع مشاهدة فيلم	72	96	3	4	72	96	3	4	1.55	غ دالة	كبيرة
75. هل تستعمل حزام الأمن	74	98.66	1	1.33	74	98.66	1	1.33	0.33	غ دالة	كبيرة
76. هل تطلب ممن معك استخدام حزام الأمن	75	100	0	0	75	100	0	0	1.23	غ دالة	كبيرة
77. هل تعبر من أماكن عبور المشاة	72	96	3	4	75	100	0	0	1.78	غ دالة	كبيرة
78. هل تخرج يدك من الشباك عند القيادة	62	82.66	13	17.33	63	84	12	16	1.32	غ دالة	كبيرة
79. هل تستخدم الضوء العالي داخل المدينة	68	90.66	07	9.33	63	84	12	16	1.56	غ دالة	كبيرة
80. هل تقف في أماكن الممنوعة الوقوف و التوقف أو الأماكن الخاصة بالمعوقين	70	93.33	05	6.66	60	80	15	20	0.49	غ دالة	كبيرة
81. عندما يظهر الضوء البرتقالي	75	100	00	00	63	84	12	16	1.32	غ دالة	كبيرة

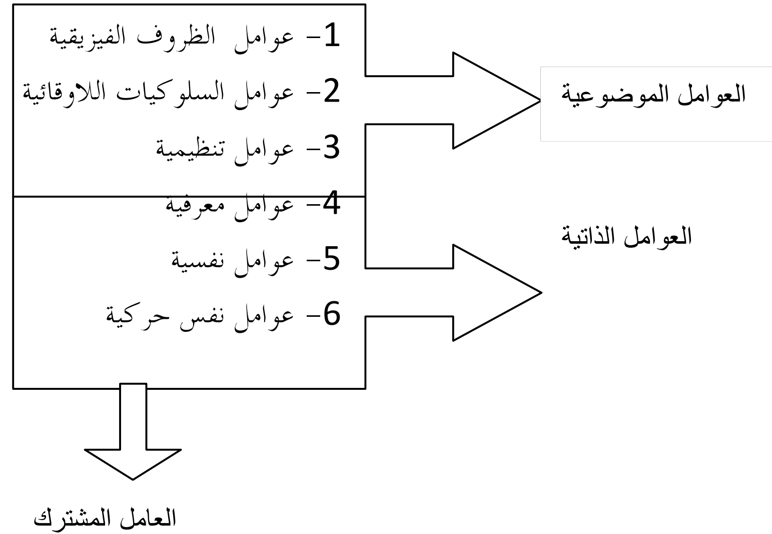
هل تزيد من السرعة											
82. هل تترك محرك السيارة يعمل وتذهب لشراء	75	100	00	00	63	84	12	16	1.65	**غ دالة**	**كبيرة**

جدول رقم 44 يوضح نتائج الفرضية الاستكشافية الثانية

من خلال ملاحظة الجدول رقم 44 يتضح لنا بأن الفرضية التي ترى بأن هناك فروق ذات دلالة إحصائية في أسباب الاستهداف لحوادث المرور لدى السائقين من وجهة نظر الأساتذة المختصين و المحقيقين في الميدان، لم تتحقق بل وجدنا أن ليس هناك فروق بين العنتين باعتبار أن ليس هناك دلالة إحصائية، وبتالي نستطيع أن نحكم بأن هناك اتفاق كبير بين أفراد العينيتن على أسباب الاستهداف لحوادث المرور.حيث بعد توزيع التكرارات و النسب المئوية تم حساب قيمة ك2 لكل مظهر من مظاهر الاستهداف لحوادث المرور، حيث كانت النتائج كلها تبين بأن تلك هي أسباب الاستهداف لحوادث المرور، كما هو موضح في الجدول المبين أعلاه

عرض و تحليل الفرضية الأساسية الأولى لدراسة:

لقد قام البرنامج الحزم الإحصائية spss في إطار المنهج التوكيدي و هو أحد المناهج الذي يعتمد عليها التحليل العاملي كما أنه عبارة عن مجموعة من الأساليب الأكثر تعقيدا في المراحل المتقدمة من عملية البحث لاختبار الفرضيات أو نظريات معينة تتعلق بالتركيب الأساسي لمجموعة من المتغيرات (جولي بالانت ص 195) لقد قام هذا البرنامج من التحقق من الفرضيات الأساسية للبحث الحالي التي مفادها «نتوقع بأن العامل الموضوعي يتكون من العوامل: الظروف الفيزيقية و التقنية، السلوكيات اللاوقائية، العوامل التنظيمية، أن نعتبر العوامل النفسية والمعرفية و العوامل النفس-حركية، تشترك في عامل واحد وهو العامل الذاتي، و أن الاستهداف للحوادث المرور تشترك فيها عدة عوامل و الذي عنها في هذه الدراسة بالعاملين الموضوعي و الذاتي » هي:



لقد قام البرنامج بعملية التحليل في جزئين وكل جزء يتألف من خطوات عدة

1- الجزء الأول:

أ- الخطوة الأولى: في جدول مصفوفة الارتباطات وجدنا هناك عدة ارتباطات تساوي 0.3 أو أكثر و هو شرط أساسي للاستمرار في التحليل العاملي كما تأكدنا من قيمة (KMO) التي كانت قد بلغت 0.74 أما قيمة barlett فلديها دلالة 0.000 عند مستوى أقل من 0.05 و على هذا الأساس يمكن استخدام التحليل العاملي

ب- الخطوة الثانية: من أجا تحديد عدد المكونات أو العوامل التي يتم استخلاصها في إطار استخدام معيار kaiser فقد نأخذ العوامل التي تبلغ جرها الكامن 1 أو أكثر وفي هذه الدراسة سجلت العوامل الستة الأولى فقط القيم التي تزيد عن 1 (10.87 ، 3.19 ، 2.83 ، 2.57 ، 1.99 ، 1.79) تفسر هذه العوامل الستة إجمالي نسبة 49.52 % من التباين وهذه العوامل هي: الظروف الفيزيقية ،السلوكيات اللاوقائية ،عوامل تنظيمية ،عوامل معرفية ،عوامل انفعالية ،عوامل نفس حركية)

ت- الخطوة الثالثة : بما أننا نريد في هذا البحث معرفة المتغيرات التي تشترك في عاملين أساسين فقد قام البرنامج أثناء عملية التحديد للعاملين من تبين المتغيرات ت التي تشترك في عملين وقد فسرا هذين العاملين بالعوامل الموضوعية و العوامل الذاتية

ث- الخطوة الرابعة: بما أننا نريد معرفة ما إذا كانت مجموعة من العوامل تشترك في عامل واحد فإن طريقة التخطيط الركامي هي أفيد كذلك حيث وجدنا أن هناك انكسار واضح في عامل واحد الذي يفسر التباين بالمقارنة مع باقي العوامل.

ج- الخطوة الخامسة: إن أكثر طرق فعالية في القدرة الباحث الاحتفاظ بالعوامل هي طريقة التحليل المتوازي لذلك فقد كانت المقارنات قد أسفرت عن قبول عامل واحد فقط و هذا بعد مقارنة قيمة الجدر الكامن الأولى التي تحصلنا عليها بالنتائج العشوائية و التي نتجت عن التحليل المتوازي فإذا كانت القيمة أكبر من قيمة المعيار الخاص بالتحليل المتوازي فإننا نحتفظ به أما إذا كانت القيمة أقل فإننا نهمله.

ح- الخطوة السادسة: في مخرجات spss يعرض الجدول component matrix - مصفوفة العوامل - تشبع كل بند من بنود على العوامل الستة و من خلال هذا الجدول كذلك نلاحظ أن معظم البنود تتشبع بشدة(فوق 0.40) على عامل واحد و هذه النتيجة تدعم النتيجة التي توصلنا إليها من خلال التخطيط الركامي حينما احتفاظنا بعامل واحد.

2- الجزء الثاني: تفسير و تدوير العوامل

إذا بعد تحديد العامل الأساسي و هو الهدف من الدراسة يجب علينا أن نفسر بنودها و على هذا الأساس يتم تدوير العوامل و قد استخدمنا أسلوب varimax لأن مخرجات هذا الأسلوب

أسهل في التفسير و في جدول total variance explaind نلاحظ أن هناك عامل واحد فقط مدرج.

ومن خلال الجدول الخاص بالتدوير العوامل لاحظنا تشبع المتغيرات بعامل واحد و الذي تم تفسيره (بالاستهداف للحوادث المرور) .الذي يتكون من البنود أو المتغيرات التي اعتمدنا عليها في هذه الدراسة و هي موضحة في الجدول المبين أدناه رقم 45

من خلال هذا الجدول يتبين لنا المتغيرات التي تتشبع بالعامل الأساسي وهو الاستهداف لحوادث المرور، كما يتضح من التفسير البيوبغرافي بأن هذه المتغيرات لديها مفهومين أساسيين و هما:

1- المفهوم الموضوعي لحوادث المرور و المتضمن الظروف الفيزيقية و التقنية، السلوكات اللاوقائية، العوامل التنظيمية

2- المفهوم الذاتي لاستهداف لحوادث المرور و المتضمن العوامل الوجدانية، المعرفية، و النفس الحركية

تشبع الفقرات بالعامل المشرك (الإستهداف)

المجال	الرقم	الفقرات	أ
	01	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الرطوبة العالية	0.98
	02	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الرياح القوية	0.98
	03	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الحرارة المرتفعة	0.98
	04	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الانزلاقات	0.98
	05	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب سقوط الأحجار	0.98
	06	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب المنحدرات	0.98
	07	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الانعراجات	0.98

	08	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الممهلات	0.97
	09	هل تجد صعوبة في السياقة عند تسرب الزيت	0.97
	10	هل تراقب العجلات قبل عملية السياقة	0.97
	11	هل ترقب الفرامل قبل عملية السياقة	0.97
	12	هل تقوم بعملية التفريغ بصفة منتظمة	0.96
	13	هل تغسل المركبة كلما دعت الضرورة	0.96
	14	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب خروج الحيوانات	0.96
	15	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب تساقط الأمطار	0.96
	16	هل استعمال الهاتف أثناء السياقة	0.96
	17	هل تدجر من عدم ضبط صيانة المركبة	0.96
	18	هل لديك مانع في عدم مراقبة أجهزة المركبة كل يوم	0.96
	19	هل لديك عدم احترام قوانين المرور بصفة عامة	0.96
	20	هل تقوم أحيانا بوضع طفل صغير إلى الأمام أثناء السياقة	0.96
	21	هل لا تضع أحيانا حزام الأمن	0.96
	22	هل لديك التزام بالسرعة المفرطة	0.96
	23	هل تقوم بعملية السياقة مع وجود مرض عضوي	0.95
	24	هل لديك عدم احترام اللفتات الموجودة في الطرق أحيانا	0.95
	25	هل سبق لك سياقة مع تناول أو مسكر أو منوم	0.95
	26	هل أحيانا تقوم بعملية السياقة بالكتمان	0.95

	27	هل أثناء السياقة تقوم برفع صوت المذياع	0.95
	28	هل تقوم أحيانا بالسياقة مع مشاهدة فيلم	0.95
	29	هل تطلب ممن معك استخدام حزام الأمن	0.95
	30	هل تعبر من أماكن عبور المشاة	0.95
	31	هل تخرج يدك من الشباك عند القيادة	0.95
	32	الضغط المهني لدى السائق المستهدف	0.95
	33	الرضا الوظيفي لدى السائق المستهدف	0.94
	34	الإغتراب لدى السائق المستهدف	0.94
	35	الأداء الوظيفي لدى السائق المستهدف	0.94
	36	الإلتزام الوظيفي لدى السائق المستهدف	0.94
	37	التطوير التنظيمي لدى السائق المستهدف	0.94
المجال 2	38	درجة المستهدف في مقياس حب العمل	0.94
	39	درجة المستهدف في مقياس الرضا النفسي	0.94
	40	درجة المستهدف في مقياس البساطة	0.93
	41	درجة المستهدف في مقياس القلق	0.93
	42	درجة المستهدف في مقياس الشجاعة	0.93
	43	درجة المستهدف في مقياس الضغط النفسي	0.93
	44	درجة المستهدف في مقياس حب النفس	0.92
	45	درجة المستهدف في مقياس الصبر	0.92

	46	درجة المستهدف في مقياس الخمول النفسي	0.92
	47	درجة المستهدف في مقياس العدوانية	0.92
	48	درجة المستهدف في مقياس الخوف	0.92
	49	درجة المستهدف في مقياس سرعة الغضب	0.92
	50	درجة المستهدف في مقياس الحزن	0.92
	51	درجة المستهدف في مقياس التوتر	0.92
	52	درجة المستهدف في مقياس الثقة بالنفس	0.92
	53	درجة المستهدف في مقياس الاكتئاب	0.90
	54	درجة المستهدف في مقياس السيطرة على الأعصاب	0.90
	55	درجة المستهدف في مقياس الخجل	0.90
	56	درجة المستهدف في مقياس تمييز العلامات	0.90
	57	درجة المستهدف في مقياس التركيز	0.90
	58	درجة المستهدف في مقياس الإدراك المكاني	0.90
	59	درجة المستهدف في مقياس الادراك الحسي	0.90
	60	درجة المستهدف في مقياس الإستعداد العددي	0.90
	61	درجة المستهدف في مقياس تقدير المسافات	0.89
	62	درجة المستهدف في مقياس التدريب	0.89
	63	درجة المستهدف في مقياس الذاكرة	0.89
	64	درجة المستهدف في مقياس الذكاء	0.89

	65	درجة المستهدف في مقياس الفهم الميكانيكي	0.89
	66	درجة المستهدف في مقياس الاستعداد اللفظي	0.89
	67	درجة المستهدف في مقياس اتخاذ القرار	0.89
	68	درجة المستهدف في مقياس الإدراك الحركي	0.87
	69	درجة المستهدف في مقياس التآزر الحركي	0.87
	70	درجة المستهدف في مقياس سرعة اليدين	0.87
	71	درجة المستهدف في مقياس زمن الرجع	0.78
	72	درجة المستهدف في مقياس حركة اليدين	0.76
	73	درجة المستهدف في مقياس المثابرة العضلية	0.75
	74	درجة المستهدف في مقياس سرعة الأصابع	0.75

جدول رقم 45

و لتدعيم النتيجة المتحصل عليها من خلال تطبيق التحليل العاملي قمنا بالتحليل الوصفي للبيانات المتعلقة بالأبعاد التي تنتمي إلى العامل الأساسي و هو الإستهداف لحوادث المرور حيث نلاحظ من خلال الجدول رقم 46 حيث نلاحظ البعد المتعلق بالجانب السلوكات اللاوقائية، تأتي في المرتبة الأولى بمتوسط قدره 1.95 و بانحراف المعياري قدر ب2.33 أما المرتبة الثانية فقد رجعت إلى البعد المتعلق بالجانب الوجداني بمتوسط 1.69 و بانحراف المعياري 1.89 و بالنسبة للبعد المعرفي فقد أتي في المرتبة الثالثة بمتوسط 1.08 و بانحراف المعياري يقدر ب 1.26 و في المرتبة الرابعة فقد أتى البعد المتعلق بالظروف الفيزيقية بمتوسط 0.81 و بانحراف المعياري قدر ب0.60 و البعد المتعلق بالقدرات النفس الحركية فقد جاء في المرتبة الخامسة بمتوسط 0.60 و بانحراف المعياري 0.74 و في الأخير تحصل البعد التنظيمي على المرتبة الأخيرة بمتوسط 0.54 بانحراف 0.63.

جدول يبن المتوسط الموزون للعامل الأساسي (الإستهداف)

	متوسط الموزون	الإنحراف المعياري	مستوى الوسط المرجح
الظروف الفيزيقية	0.81	0.60	عالي
السلوكات اللاوقائية	1.95	2.33	عالي
الأبعاد التنظيمية	0.54	0.63	عالي
الأبعاد الوجدانية	1.69	1.89	عالي
الأبعاد المعرفية	1.08	1.26	عالي
الأبعاد النفس الحركية	0.60	0.74	عالي

جدول رقم 46

III. **عرض و تحليل الفرضية الأساسية الثانية لدراسة:** ترى هذه الفرضية بأن هناك توقع لوجود عامل مشترك و هو العامل الموضوعي للاستهداف حيث يتكون من العوامل التالية: الظروف الفيزيقية و التقنية، السلوكيات اللاوقائية، العوامل التنظيمية

فبنفس الخطوات السالفة الذكر عند تحليل الفرض الأول تتبعناها في تحليل هذا الفرض الذي و جدنا فيه بأن العامل الموضوعي يتكون من العوامل التالية: الظروف الفيزيقية و التقنية، السلوكيات اللاوقائية، العوامل التنظيمية، حيث وجدن تشبعات هذة العوامل بدرجة كبيرة كما يتضح من خلال الجدول رقم47

تشبع الفقرات بالعامل المشترك الموضوعي (الخارجي)

المجال	الرقم	الفقرات	أ
	01	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الرطوبة العالية	0.96
	02	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الرياح القوية	0.96
	03	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الحرارة المرتفعة	0.96
	04	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الانزلاقات	0.95
	05	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب سقوط الأحجار	0.95
	06	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب المنحدرات	0.95
	07	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الانعراجات	0.95
	08	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الممهلات	0.95
	09	هل تجد صعوبة في السياقة عند تسرب الزيت	0.95
	10	هل تراقب العجلات قبل عملية السياقة	0.95
	11	هل ترقب الفرامل قبل عملية السياقة	0.95
	12	هل تقوم بعملية التفريغ بصفة منتظمة	0.95
	13	هل تغسل المركبة كلما دعت الضرورة	0.95
	14	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب خروج الحيوانات	0.78
	15	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب تساقط الأمطار	0.76
	16	هل استعمال الهاتف أثناء السياقة	0.75
	17	هل تدجر من عدم ضبط صيانة المركبة	0.74
	18	هل لديك مانع في عدم مراقبة أجهزة المركبة كل يوم	0.74

	19	هل لديك عدم احترام قوانين المرور بصفة عامة	0.74
	20	هل تقوم أحيانا بوضع طفل صغير إلى الأمام أثناء السياقة	0.71
	21	هل لا تضع أحيانا حزام الأمن	0.71
	22	هل لديك التزام بالسرعة المفرطة	0.70
	23	هل تقوم بعملية السياقة مع وجود مرض عضوي	0.70
	24	هل لديك عدم احترام اللفتات الموجودة في الطرق أحيانا	0.69
	25	هل سبق لك سياقة مع تناول أو مسكر أو منوم	0.69
	26	هل أحيانا تقوم بعملية السياقة بالكتمان	0.69
	27	هل أثناء السياقة تقوم برفع صوت المذيا ع	0.64
	28	هل تقوم أحيانا بالسياقة مع مشاهدة فيلم	0.64
	29	هل تطلب ممن معك استخدام حزام الأمن	0.63
	30	هل تعبر من أماكن عبور المشاة	0.63
	31	هل تخرج يدك من الشباك عند القيادة	0.63
	32	الضغط المهني لدى السائق المستهدف	0.63
	33	الرضا الوظيفي لدى السائق المستهدف	0.62
	34	الإغتراب لدى السائق المستهدف	0.62
	35	الأداء الوظيفي لدى السائق المستهدف	0.60
	36	الإلتزام الوظيفي لدى السائق المستهدف	0.60
	37	التطوير التنظيمي لدى السائق المستهدف	0.60

ملاحظة: أ (هو العامل المشترك) الجدول رقم 47

و لمزيد من التوضيح تم الإستعانة بالإحصاء الوصفي، لمعرفة أبرز الأبعاد التي تنتمي إلى العامل الموضوعي (الخارجي) إذ من عملية استقراء النتائج في الجدول رقم 48. نلاحظ ان البعد المتعلق السلوكات اللاوقائية هو الذي يحتل المرتبة الأولى بمتوسط 4.06 و بانحراف المعياري قدره 2.48. ثم يأتي في المرتبة الثانية البعد المتعلق بالظروف الفيزيقية بمتوسط 1.66 وبانحراف المعياري قدره 1.01 أما في المرتبة الأخيرة فقد وجدنا البعد المتعلق بالعوامل التنظيمية بمتوسط 1.10 و بانحراف المعياري يقدر ب0.67، و هذا ما يؤكد إنتماء هذه الأبعاد إلى العامل الموضوعي و هي نفس نتيجة التحليل العاملي.

جدول يبين متوسط الموزون للعامل الموضوعي (الخارجي)

	متوسط الموزون	الإنحراف المعياري	مستوى الوسط المرجح
الظروف الفيزيقية	1.66	1.01	عالي
السلوكات اللاوقائية	4.06	2.48	عالي
الأبعاد التنظيمية	1.10	0.67	عالي

الجدول رقم 48

IV. **عرض و تحليل الفرضية الأساسية الثالثة لدراسة:** ترى هذه الفرضية بأننا نتوقع وجود عامل مشترك و المتمثل في العامل الذاتي للاستهداف حيث يتألف من العوامل التالية: الوجدانية (الإنفعالية) والمعرفية و العوامل النفس-حركية

فبنفس الخطوات السالفة الذكر عند تحليل الفرض الأول تتبعناها في تحليل هذا الفرض الذي و جدنا فيه بأن العامل الموضوعي يتكون من العوامل التالية الوجدانية (الإنفعالية) والمعرفية و العوامل النفس-حركية العوامل التنظيمية، حيث وجدن تشبعات هذة العوامل بدرجة كبيرة كما يتضح من خلال الجدول رقم49

تشبع الفقرات بالعامل المشترك الذاتي (الداخلي)

المجال	الرقم	الفقرات	أ
	01	درجة المستهدف في مقياس حب العمل	0.96
	02	درجة المستهدف في مقياس الرضا النفسي	0.96
	03	درجة المستهدف في مقياس البساطة	0.95
	04	درجة المستهدف في مقياس القلق	0.95
	05	درجة المستهدف في مقياس الشجاعة	0.95
	06	درجة المستهدف في مقياس الضغط النفسي	0.95
	07	درجة المستهدف في مقياس حب النفس	0.95
	08	درجة المستهدف في مقياس الصبر	0.95
	09	درجة المستهدف في مقياس الخمول النفسي	0.95
	10	درجة المستهدف في مقياس العدوانية	0.95
	11	درجة المستهدف في مقياس الخوف	0.95
	12	درجة المستهدف في مقياس سرعة الغضب	0.95
	13	درجة المستهدف في مقياس الحزن	0.94
	14	درجة المستهدف في مقياس التوتر	0.94

	15	درجة المستهدف في مقياس الثقة بالنفس	0.94
	16	درجة المستهدف في مقياس الاكتئاب	0.94
	17	درجة المستهدف في مقياس السيطرة على الأعصاب	0.94
	18	درجة المستهدف في مقياس الخجل	0.94
	19	درجة المستهدف في مقياس تمييز العلامات	0.94
	20	درجة المستهدف في مقياس التركيز	0.93
	21	درجة المستهدف في مقياس الإدراك المكاني	0.93
	22	درجة المستهدف في مقياس الادراك الحسي	0.93
	23	درجة المستهدف في مقياس الإستعداد العددي	0.93
	24	درجة المستهدف في مقياس تقدير المسافات	0.92
	25	درجة المستهدف في مقياس التدريب	0.92
	26	درجة المستهدف في مقياس الذاكرة	0.92
	27	درجة المستهدف في مقياس الذكاء	0.92
	28	درجة المستهدف في مقياس الفهم الميكانيكي	0.92
	29	درجة المستهدف في مقياس الاستعداد اللفظي	0.92
	30	درجة المستهدف في مقياس اتخاذ القرار	0.92
	31	درجة المستهدف في مقياس الإدراك الحركي	0.92
	32	درجة المستهدف في مقياس التآزر الحركي	0.92
	33	درجة المستهدف في مقياس سرعة اليدين	0.90
	34	درجة المستهدف في مقياس زمن الرجع	0.90

	35	درجة المستهدف في مقياس حركة اليدين	0.90
	36	درجة المستهدف في مقياس المثابرة العضلية	0.90
	37	درجة المستهدف في مقياس سرعة الأصابع	0.90

ملاحظة: أ (هو العامل المشترك) **الجدول رقم 49**

و إذا ما دعمنا دراستنا في هذا الفرض بالتحليل الإحصائي الوصفي فإننا نشاهد نفس النتيجة المتحصل من التحليل العاملي الذي نريد من خلاله معرفة إنتماء الأبعاد (الوجدانية، المعرفية، النفس الحركية) إلى العامل الذاتي حيث لاحظنا أن البعد المتعلق بالجانب الوجداني قد جاء في المرتبة الأولى بمتوسط 5.62 و بانحراف المعياري قدره 1.95 أما بالنسبة لبعد المعرفي فقد أتى في المرتبة الثانية بمتوسط 3.75 و بانحراف المعياري يقدر ب1.30 و يأتي في المرتبة الأخيرة البعد النفس الحركي بمتوسط 2.18 و بانحراف المعياري يقدر ب0.76.لاحظ الجدول رقم 49

جدول يبين المتوسط المورون للعامل الذاتي (الداخلي)

	متوسط الموزون	الإنحراف المعياري	مستوى الوسط المرجح
الأبعاد الوجدانية	5.62	1.95	عالي
الأبعاد المعرفية	3.75	1.30	عالي
الأبعاد النفس الحركية	2.18	0.76	عالي

الجدول رقم 49

7. عرض و تحليل الفرضيات الجزئية:

1 الفرضية الجزئية الأولى

المتغيرات	قيمة الرتباط { ر }	المجموع	الدلالة
السن الاستهداف	0.36 *	500	0.00

الارتباط دال عند 0.01

جدول رقم 50 يبين نتائج التحليل

من خلال الجدول الذي يحدد معامل الارتباط بيرسون و مستوى الدلالة و عدد الحالات لكل زوج من المتغيرات إلا أنه يجب أن نأخذ بعين الاعتبار خطوات عدة:

1) إن الحالات المفقودة في العينة غير موجودة و يتبين ذالك من خلال الجدول حيث كانت لدينا 500 حالة من حالات العينة

2) لقد قمنا كذلك باختبار خطية العلاقة الإرتباطية بواسطة لوحة الانتشار حينها تبين لنا أن هناك علاقة خطية موجبة لذلك يمكننا أن نلجأ إلى حساب معامل الارتباط بيرسون.

3) إن الخطوة الموالية التي يجب أن نأخذها بعين الاعتبار هو قيمة و قوة معامل الارتباط ثم اتجاهه، حيث كانت قيمة معامل الارتباط 0.36 و هو يعبر عن قوة هذا المعامل كان متوسط القوة، أما عن الاتجاه فقد كان اتجاه العلاقة موجبة و بالتالي نستطيع أن نقول مبدئيا أن هناك علاقة طردية بين متغير الاستهداف و السن .

4) إن الشيء الذي يجب أن نأخذه كذالك بعين الاعتبار هو حساب معامل التحقق و هو عبارة عن مربع الارتباط مضروب ناتجة في 100 لحساب نسبة التباين المشترك و في هذه الدراسة تحصلنا على $(0.36)^2 = 0.12*100 = 12.96$ % من تباين المشترك أي أن الاستهداف لحوادث المرور و السن يساعدان في تفسير 12.96 % فقط من تباين في درجات

الأفراد العينة الذين أجابوا عن أسئلة الاستبيان المقياس التدريجي الخاص بالاستهداف لحوادث المرور و هذه في الحقيقة نسبة متطابقة إلى حد ما عند مقارنتها بالأبحاث التي تجرى في العلوم الإنسانية و الاجتماعية

5) من خلال الجدول نلاحظ بأن مستوى الدلالة قدر ب0.00 و هو مستوى أقل من 0.01 و 0.05 و بالتالي نستطيع أن نحكم على وجود دلالة إحصائية بين المتغيرين أي نستطيع أن نقبل الفرضية البديلة بنسبة 99% كدرجة ثقة و يمكن أن نرفضها بنسبة 1% كدرجة شك أي نستطيع أن نقول بأن الباحث الحالي و اثق بأن فرضية الدراسة صحيحة و مقبولة بنسبة 99% بمعنى لو أعدنا إجراء الدراسة بالنفس الظروف 99 مرة في كل 100 مرة سوف نحصل على نفس النتيجة هذا من جهة ومن جهة أخرى يمكن للفرضية أن تكون خاطئة بنسبة 1% و هي نسبة غير مؤثرة على مجريات الدراسة

وعلى هذا الأساس نقر بما يلي :

أنه تم دراسة و بحث عن العلاقة الموجودة بين السنة و الاستهداف و هذا بالاستعانة بمعامل الارتباط الناتج عن العزم بيرسون كما تم إجراء تحليلات ميدانية لتأكد من عدم الإخلال بطبيعة الفرضيات و خطيتها ثم تجانسها و قد وجد بأن هناك علاقة ذات دلالة إحصائية بين الاستهداف لحوادث المرور و السن عند مستوى الدلالة 0.01 .

VI. تحليل نتائج الفرضية الجزئية الثانية :

مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة f	مستوى الدلالة
بين المجموعات	16162.306	3	5387.435	44.566	0.000
داخل المجموعات	59959.156	496	120.885		
المجموع	76121.462	499			

جدول رقم 51 يبين نتائج التحليل التباين

نلاحظ من خلال الجدول أن هناك فروقا ذات دلالة إحصائية في الاستهداف لحوادث المرور حسب مستوى التعليمي فقد بلغت قيمة f 44.566 و هي دالة على مستوى أقل من 0.05 و 0.01 و على هذا الأساس نرفض الفرضية الصفرية التي ترى عدم وجود فروق في الاستهداف حسب المستوى التعليمي و نقبل الفرضية البديلة التي ترى بوجود فروق جوهرية بين المستويات التعليمية و الاستهداف لحوادث المرور .

كما تبين من خلال المتوسطات المبينة ملحق رقم (08) أن المستويات التعليمية تزيد حسب التدرج فيها أي من مستوى يقرأ و يكتب إلى المستوى الابتدائي و مستوى الأساسي ثم المستوى الثانوي

و قد قام البرنامج spss بحساب النتائج التالية :

1 – الإحصاءات الوصفية: أنظر الملحق رقم (08) و هي بالتحديد كما يلي المتوسطات الحسابية و الانحرافات المعيارية و فترات الثقة و أقل قيمة أكبرها للمتغير التابع لكل فئة من فئات المتغير العاملي

2 – اختبار تجانس: وهي نتيجة اختبار ليفين لفحص التجانس و فيه يظهر أن تباين المجموعات غير متساوية حيث كان مستوى الدلالة أقل من 0.05

3 – نتائج اختبار شيفيه و دونت س scheffe and dunnrtt's للمقارنات البعدية post hoc و هي إحدى المقارنات البعدية من خلال نتائج اختبار ليفين كما تم ذكره سابقا حيث تبين أن التباينات غير متماثلة و بالتالي فإن أفضل أن نستخدم أحد الاختبارات البعدية التي لا تشترط تجانس التباينات و هو اختبار dunnrtt's

نلاحظ من خلال الجدول الخاص بالمقارنات البعدية دونت س مايلي:

- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة ذات مستوى يقرأ و يكتب و المجموعة التي لها مستوى الابتدائي حيث بلغت القيمة 4.89-
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة ذات مستوى يقرأ و يكتب و المجموعة التي لها مستوى الأساسي حيث بلغت القيمة 9.49-
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي ذات مستوى يقرأ و يكتب و المجموعة التي لها مستوى ثانوي حيث بلغت القيمة 24.66-

أما بالنسبة للمقارنة بين المجموعة التي لها مستوى الابتدائي من جهة و بين المجموعات الأخرى من جهة أخرى فكانت النتائج كالتالي:

- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي مستوى الابتدائي و المجموعة التي لها مستوى يقرأ و يكتب حيث بلغت القيمة 4.89
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي مستوى الابتدائي و المجموعة التي لها مستوى الأساسي حيث بلغت القيمة 4.59-
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي مستوى الابتدائي و المجموعة التي لها مستوى الثانوي حيث بلغت القيمة 19.76-

و كذلك بالنسبة للمقارنة بين المجموعة التي لها مستوى أساسي من جهة و بين المجموعات الأخرى من جهة أخرى فكانت النتائج كالتالي:

- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي مستوى أساسي و المجموعة التي لها مستوى يقرأ ويكتب حيث بلغت القيمة 9.49
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي مستوى أساسي و المجموعة التي لها مستوى ابتدائي حيث بلغت القيمة 4.59
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي مستوى أساسي و المجموعة التي لها مستوى ثانوي حيث بلغت القيمة 15.16-

في حين بالنسبة للمقارنة بين المجموعة التي لها مستوى ثانوي من جهة و بين المجموعات الأخرى من جهة أخرى فكانت النتائج كالتالي:

- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي لها مستوى ثانوي و المجموعة التي لها مستوى يقرأ و يكتب حيث بلغت القيمة 24.66
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي لها مستوى ثانوي و المجموعة التي لها مستوى ابتدائي حيث بلغت القيمة 19.76
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي لها مستوى ثانوي و المجموعة التي مستوى أساسي حيث بلغت القيمة 15.16

4 – كما يتضح بيانيا من خلال الرسم أن متوسطات المجموعات الذي يظهر عدم التماثل كل المجموعات (مستوى يقرأ و يكتب ،ابتدائي ،أساسي ،ثانوي).أنظر الملحق رقم (08)

VII. تحليل نتائج الفرضية الجزئي الثالثة :

مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط الربعات	قيمة f	مستوى الدلالة
بين المجموعات	19951.964	2	9975.982	88.270	0.000
داخل المجموعات	56169.498	497	113.017		
المجموع	76121.462	499			

جدول رقم (52) يبين نتائج التحليل التباين

نلاحظ من خلال الجدول أن هناك فروق ذات دلالة إحصائية في الاستهداف لحوادث المرور حسب الحالة المدنية (أعزب ،متزوج ،مطلق) حيث بلغت قيمة f 88.27 و هي ذات دلالة إحصائية عند مستوى أقل من 0.05 و 0.01 و بالتالي نرفض الفرضية الصفرية و نقبل الفرضية البديلة التي ترى وجود فروقا جوهرية

و قد قام البرنامج spss بحساب النتائج التالية :

1 – الإحصاءات الوصفية: أنظر الملحق رقم (09)و هي بالتحديد كما يلي المتوسطات الحسابية و الانحرافات المعيارية و فترات الثقة و أقل قيمة أكبرها للمتغير التابع لكل فئة من فئات المتغير العاملي

2 – اختبار تجانس: وهي نتيجة اختبار ليفين لفحص التجانس و فيه يظهر أن تباين المجموعات غير متساوية حيث كانت قيمة المستوى الدالة أقل من 0.05 .

3 – نتائج اختبار شيفيه و دونت س scheffe and dunnrtt's للمقارنات البعدية post hoc و هي إحدى المقارنات البعدية من خلال نتائج اختبار ليفين كما تم ذكره سابقا

حيث تبين أن التباينات غير متماثلة و بالتالي فإن أفضل أن نستخدم أحد الاختبارات البعدية التي لا تشترط تجانس التباينات و هو اختبار dunnrtt’s

كما يتضح من خلال الجدول في نفس الملحق أن مصادر الفروق التي أظهرها تحليل التباين الأحادي كانت بين العزاب من جهة و بين المتزوجون و المطلقين من جهة أخرى حيث بينت النتائج أن مقدار الفرق بين العزاب و المتزوجون بلغ 3.30 و هذا الفرق دال إحصائيا عند مستوى أقل من 0.05 كما تشير الإشارة * و قد بلغ الفرق بين العزاب ة المطلقون 22.09 و هو أيضا دال إحصائيا عند مستوى أقل من 0.05 كما وجدنا فروق دالة بين المتزوجون من جهة وبين كل من العزاب و المطلقين من جهة أخرى و قد بلغت القيم كل منهما على التوالي3.30 عند مستوى أقل من 0.05 و 18.79 و هو دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 كما بينت نتائج الفروق بين كل من المطلقين من جهة و كل من العزاب و المتزوجون من جهة أخرى و كانت النتائج على التوالي 22.09 و 18.79 وهي دالة عند مستوى أقل من 0.05

4 – كما يتضح بيانيا من خلال الرسم أن متوسطات المجموعات الذي يظهر عدم التماثل كل المجموعات (أعزب ،متزوج ،مطلق).أنظر الملحق رقم (09) .

VIII. تحليل نتائج الفرضية الجزئي الرابعة:

مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط الربعات	قيمة f	مستوى الدلالة
بين المجموعات	25898.05	5	5179.61	50.94	0.000
داخل المجموعات	50223.41	494	101.66		
المجموع	76121.46	499			

جدول رقم 53 يبين نتائج التحليل التباين

نلاحظ من خلال الجدول أن هناك فروق ذات دلالة إحصائية في الاستهداف لحوادث المرور حسب عدد المرات التي وقع فيها السائق في الحوادث(مرة واحدة ،مرتين ،ثلاثة مرات ،أربع مرات ،خمس مرات ،ستة مرات) حيث بلغت قيمة f 50.94 و هي ذات دلالة إحصائية عند مستوى أقل من 0.05 و 0.01 و بالتالي نرفض الفرضية الصفرية و نقبل الفرضية البديلة التي ترى وجود فروقا جوهرية

و قد قام البرنامج spss بحساب النتائج التالية :

1 – الإحصاءات الوصفية: أنظر الملحق رقم (10)و هي بالتحديد كما يلي المتوسطات الحسابية و الانحرافات المعيارية و فترات الثقة و أقل قيمة أكبرها للمتغير التابع لكل فئة من فئات المتغير العاملي

2 – اختبار تجانس: وهي نتيجة اختبار ليفين لفحص التجانس و فيه يظهر أن تباين المجموعات غير متساوية حيث كان مستوى الدلالة أقل من 0.05

3 – نتائج اختبار شيفيه و دونت س scheffe and dunnrtt's للمقارنات البعدية post hoc و هي إحدى المقارنات البعدية من خلال نتائج اختبار ليفين كما تم ذكره سابقا حيث تبين أن التباينات غير متماثلة و بالتالي فإن أفضل أن نستخدم أحد الاختبارات البعدية التي لا تشترط تجانس التباينات و هو اختبار dunnrtt's

نلاحظ من خلال الجدول الخاص بالمقارنات البعدية دونت س مايلي:

- ليس هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة مرة واحدة و المجموعة التي وقعت مرتين حيث بلغت القيمة –2.14
- ليس هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة مرة واحدة و المجموعة التي وقعت ثلاثة مرات حيث بلغت القيمة –0.97
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة مرة واحدة و المجموعة التي وقعت أربع مرات حيث بلغت القيمة –15.00
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة مرة واحدة و المجموعة التي وقعت خمس مرات حيث بلغت القيمة –7.57
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة مرة واحدة و المجموعة التي وقعت ستة مرات حيث بلغت القيمة –23.18

أما بالنسبة للمقارنة بين المجموعة التي وقعت في الحادثة مرتين من جهة و بين المجموعات الأخرى من جهة أخرى فكانت النتائج كالتالي:

- ليس هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة مرتين و المجموعة التي وقعت مرة واحدة حيث بلغت القيمة 2.14
- ليس هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة مرتين و المجموعة التي وقعت ثلاثة مرات حيث بلغت القيمة 1.16
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة مرتين و المجموعة التي وقعت أربع مرات حيث بلغت القيمة –12.85

- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة مرتين و المجموعة التي وقعت خمس مرات حيث بلغت القيمة -5.43
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة مرتين و المجموعة التي وقعت ستة مرات حيث بلغت القيمة 21.03-

و كذلك بالنسبة للمقارنة بين المجموعة التي وقعت في الحادثة ثلاثة مرات من جهة و بين المجموعات الأخرى من جهة أخرى فكانت النتائج كالتالي:

- ليس هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة ثلاثة مرات و المجموعة التي وقعت مرة واحدة حيث بلغت القيمة 0.97
- ليس هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة ثلاثة مرات و المجموعة التي وقعت مرتين حيث بلغت القيمة 1.16-
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة ثلاثة مرات و المجموعة التي وقعت أربع مرات حيث بلغت القيمة 14.02-
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة ثلاثة مرات و المجموعة التي وقعت خمس مرات حيث بلغت القيمة 6.60-
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة ثلاثة مرات و المجموعة التي وقعت ستة مرات حيث بلغت القيمة 22.20-

في حين بالنسبة للمقارنة بين المجموعة التي وقعت في الحادثة أربع مرات من جهة و بين المجموعات الأخرى من جهة أخرى فكانت النتائج كالتالي:

- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة أربع مرات و المجموعة التي وقعت مرة واحدة حيث بلغت القيمة 15.00
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة أربع مرات و المجموعة التي وقعت مرتين حيث بلغت القيمة 12.85
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة أربع مرات و المجموعة التي وقعت ثلاثة مرات حيث بلغت القيمة 14.02

- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة أربع مرات و المجموعة التي وقعت خمس مرات حيث بلغت القيمة 7.42
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة أربع مرات و المجموعة التي وقعت ستة مرات حيث بلغت القيمة 8.17-

وكذلك بالنسبة للمقارنة بين المجموعة التي وقعت في الحادثة خمس مرات من جهة و بين المجموعات الأخرى من جهة أخرى فكانت النتائج كالتالي:

- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة خمس مرات و المجموعة التي وقعت مرة واحدة حيث بلغت القيمة 7.57
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة خمس مرات و المجموعة التي وقعت مرتين حيث بلغت القيمة 5.43
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة خمس مرات و المجموعة التي وقعت ثلاثة مرات حيث بلغت القيمة 6.60
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة خمس مرات و المجموعة التي وقعت أربع مرات حيث بلغت القيمة 7.42-
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة خمس مرات و المجموعة التي وقعت ستة مرات حيث بلغت القيمة 15.60-

و أخيرا بالنسبة للمقارنة بين المجموعة التي وقعت في الحادثة ستة مرات من جهة و بين المجموعات الأخرى من جهة أخرى فكانت النتائج كالتالي:

- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة ستة مرات و المجموعة التي وقعت مرة واحدة حيث بلغت القيمة 23.18
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة ستة مرات و المجموعة التي وقعت مرتين حيث بلغت القيمة 21.03
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة ستة مرات و المجموعة التي وقعت ثلاثة مرات حيث بلغت القيمة 22.20

- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة ستة مرات و المجموعة التي وقعت أربع مرات حيث بلغت القيمة 8.17
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة ستة مرات و المجموعة التي وقعت خمس مرات حيث بلغت القيمة 15.60

4 – كما يتضح بيانيا من خلال الرسم أن متوسطات المجموعات الذي يظهر عدم التماثل كل المجموعات (مرة واحدة ،مرتين ،ثلاثة مرات ،أربع مرات ،خمس مرات ،ستة مرات).أنظر الملحق رقم (10).

IX. تحليل نتائج الفرضية الجزئي الخامسة:

مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط الربعات	قيمة f	مستوى الدلالة
بين المجموعات	20774.74	3	6924.91	62.05	0.000
داخل المجموعات	55346.72	496	111.586		
المجموع	76121.462	499			

جدول رقم (54) يبين نتائج التحليل التباين

نلاحظ من خلال الجدول أن هناك فروق ذات دلالة إحصائية في الاستهداف لحوادث المرور حسب الفصل الذي وقع فيه السائق في الحادث(فصل الشتاء ،الخريف ،الربيع ،الصيف) حيث بلغت قيمة **f** 62.05 و هي ذات دلالة إحصائية عند مستوى أقل من 0.05 و 0.01 و بالتالي نرفض الفرضية الصفرية و نقبل الفرضية البديلة التي ترى وجود فروقا جوهرية

و قد قام البرنامج spss بحساب النتائج التالية :

1 – الإحصاءات الوصفية: أنظر الملحق رقم (11)و هي بالتحديد كما يلي المتوسطات الحسابية و الانحرافات المعيارية و فترات الثقة و أقل قيمة أكبرها للمتغير التابع لكل فئة من فئات المتغير العاملي

2 – اختبار تجانس: وهي نتيجة اختبار ليفين لفحص التجانس و فيه يظهر أن تباين المجموعات غير متساوية حيث كان مستوى الدلالة أقل من 0.05

3 – نتائج اختبار شيفيه و دونت س scheffe and dunnrtt’s للمقارنات البعدية post hoc و هي إحدى المقارنات البعدية من خلال نتائج اختبار ليفين كما تم ذكره سابقا حيث تبين أن التباينات غير متماثلة و بالتالي فإن أفضل أن نستخدم أحد الاختبارات البعدية التي لا تشترط تجانس التباينات و هو اختبار dunnrtt’s

نلاحظ من خلال الجدول الخاص بالمقارنات البعدية دونت س مايلي:

- ليس هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الشتاء و المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الخريف حيث بلغت القيمة 0.11 .
- ليس هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الشتاء و المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الربيع حيث بلغت القيمة 0.72-
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الشتاء و المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الصيف حيث بلغت القيمة 13.81-.

أما بالنسبة للمقارنة بين المجموعة التي وقعت في في فصل الخريف من جهة و بين المجموعات الأخرى من جهة أخرى فكانت النتائج كالتالي:

- ليس هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الخريف و المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الشتاء حيث بلغت القيمة 0.11-
- ليس هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الخريف و المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الربيع حيث بلغت القيمة 0.84-.
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الخريف و المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الصيف حيث بلغت القيمة 13.93-.

و كذلك بالنسبة للمقارنة بين المجموعة التي وقعت في فصل الربيع من جهة و بين المجموعات الأخرى من جهة أخرى فكانت النتائج كالتالي:

- ليس هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الربيع و المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الشتاء حيث بلغت القيمة 0.72.
- ليس هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الربيع و المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الخريف حيث بلغت القيمة 0.84.
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الربيع و المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الصيف حيث بلغت القيمة 13.08-.

في حين بالنسبة للمقارنة بين المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الصيف من جهة و بين المجموعات الأخرى من جهة أخرى فكانت النتائج كالتالي:

- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الصيف و المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الشتاء حيث بلغت القيمة 13.81.
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الصيف و المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الخريف حيث بلغت القيمة 13.93.
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الصيف و المجموعة التي وقعت في الحادثة في فصل الربيع حيث بلغت القيمة 13.08 .

4 – كما يتضح بيانيا من خلال الرسم أن متوسطات المجموعات الذي يظهر عدم التماثل كل المجموعات (فصل الشتاء ،الخريف ،الربيع ،الصيف).أنظر الملحق رقم (11)

X. تحليل نتائج الفرضية الجزئي السادسة :

مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط الربعات	قيمة f	مستوى الدلالة
بين المجموعات	17957.07	2	8978.53	76.71	0.000
داخل المجموعات	58164.39	497	117.03		
المجموع	76121.46	499			

جدول رقم 55 يبين نتائج التحليل التباين

نلاحظ من خلال الجدول أن هناك فروق ذات دلالة إحصائية في الاستهداف لحوادث المرور حسب صنف المركبة التي وقع فيها السائق في الحادث(الخفيف ،المتوسط ،الثقيل) حيث بلغت قيمة **f** 76.71 و هي ذات دلالة إحصائية عند مستوى أقل من 0.05 و 0.01 و بالتالي نرفض الفرضية الصفرية و نقبل الفرضية البديلة التي ترى وجود فروقا جوهرية

و قد قام البرنامج spss بحساب النتائج التالية :

1 – الإحصاءات الوصفية: أنظر الملحق رقم (12) و هي بالتحديد كما يلي المتوسطات الحسابية و الانحرافات المعيارية و فترات الثقة و أقل قيمة أكبرها للمتغير التابع لكل فئة من فئات المتغير العاملي

2 – اختبار تجانس: وهي نتيجة اختبار ليفين لفحص التجانس و فيه يظهر أن تباين المجموعات غير متساوية حيث كان مستوى الدلالة أقل من 0.05 .

3 – نتائج اختبار شيفيه و دونت س scheffe and dunnrtt's للمقارنات البعدية post hoc و هي إحدى المقارنات البعدية من خلال نتائج اختبار ليفين كما تم ذكره سابقا حيث تبين أن التباينات غير متماثلة و بالتالي فإن أفضل أن نستخدم أحد الاختبارات البعدية التي لا تشترط تجانس التباينات و هو اختبار dunnrtt's

نلاحظ من خلال الجدول الخاص بالمقارنات البعدية دونت س مايلي:

- ليس هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة من الصنف الخفيف و المجموعة التي وقعت في الحادثة من الصنف المتوسط حيث بلغت القيمة 0.32- .
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة من الصنف الخفيف و المجموعة التي وقعت في الحادثة من الصنف الثقيل حيث بلغت القيمة 13.11-

أما بالنسبة للمقارنة بين المجموعة التي وقعت في الحادثة من الصنف المتوسط من جهة و بين المجموعات الأخرى من جهة أخرى فكانت النتائج كالتالي:

- ليس هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة من الصنف المتوسط و المجموعة التي وقعت في الحادثة من الصنف الخفيف حيث بلغت القيمة 0.32 .
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة من الصنف المتوسط و المجموعة التي وقعت في الحادثة من الصنف الثقيل حيث بلغت القيمة 12.78-

و كذلك بالنسبة للمقارنة بين المجموعة التي وقعت في الحادثة من الصنف الثقيل من جهة و بين المجموعات الأخرى من جهة أخرى فكانت النتائج كالتالي:

- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة من الصنف الثقيل و المجموعة التي وقعت في الحادثة من الصنف الخفيف حيث بلغت القيمة 13.11.
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة من الصنف الثقيل و المجموعة التي وقعت في الحادثة من الصنف المتوسط حيث بلغت
- القيمة 12.78.

4 – كما يتضح بيانيا من خلال الرسم أن متوسطات المجموعات الذي يظهر عدم التماثل كل المجموعات (الخفيف ،المتوسط ،الثقيل).أنظر الملحق رقم (12) .

XI. تحليل نتائج الفرضية الجزئي السابعة:

جدول رقم 56 يبين نتائج التحليل التباين

مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط الربعات	قيمة f	مستوى الدلالة
بين المجموعات	15252.38	2	7626.19	62.26	0.000
داخل المجموعات	60869.07	497	122.47		
المجموع	76121.46	499			

نلاحظ من خلال الجدول أن هناك فروق ذات دلالة إحصائية في الاستهداف لحوادث المرور حسب نوع المؤسسة التي يشغل فيها السائق و وقع في الحادث(مؤسسة خاصة ،عمومية ،ملكية خاصة) حيث بلغت قيمة f 62.26 و هي ذات دلالة إحصائية عند مستوى أقل من 0.05 و 0.01 و بالتالي نرفض الفرضية الصفرية و نقبل الفرضية البديلة التي ترى وجود فروقا جوهرية

و قد قام البرنامج spss بحساب النتائج التالية :

1 – الإحصاءات الوصفية: أنظر الملحق رقم (13)و هي بالتحديد كما يلي المتوسطات الحسابية و الانحرافات المعيارية و فترات الثقة و أقل قيمة أكبرها للمتغير التابع لكل فئة من فئات المتغير العاملي

2 – اختبار تجانس: وهي نتيجة اختبار ليفين لفحص التجانس و فيه يظهر أن تباين المجموعات غير متساوية حيث كان مستوى الدلالة أقل من 0.05

3 – نتائج اختبار شيفيه و دونت س scheffe and dunnrtt's للمقارنات البعدية post hoc و هي إحدى المقارنات البعدية من خلال نتائج اختبار ليفين كما تم ذكره سابقا

حيث تبين أن التباينات غير متماثلة و بالتالي فإن أفضل أن نستخدم أحد الاختبارات البعدية التي لا تشترط تجانس التباينات و هو اختبار dunnrtt's

نلاحظ من خلال الجدول الخاص بالمقارنات البعدية دونت س مايلي:

- ليس هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة وهي تعمل في مؤسسة خاصة و المجموعة التي وقعت في الحادثة وهي تعمل في مؤسسة عمومية حيث بلغت القيمة 0.63- .
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة وهي تعمل في مؤسسة خاصة و المجموعة التي وقعت في الحادثة وهي تملك مركبة خاصة حيث بلغت القيمة 11.68-

أما بالنسبة للمقارنة بين المجموعة التي وقعت في الحادثة وهي تعمل في مؤسسة عمومية من جهة و بين المجموعات الأخرى من جهة أخرى فكانت النتائج كالتالي:

- ليس هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة وهي تعمل في مؤسسة عمومية و المجموعة التي وقعت في الحادثة وهي تعمل في مؤسسة خاصة حيث بلغت القيمة0.63.
- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة وهي تعمل في مؤسسة عمومية و المجموعة التي وقعت في الحادثة وهي تملك مركبة خاصة بلغت القيمة 11.05-

و كذلك بالنسبة للمقارنة بين المجموعة التي وقعت في الحادثة وهي تملك مركبة خاصة من جهة و بين المجموعات الأخرى من جهة أخرى فكانت النتائج كالتالي:

- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة وهي تملك مركبة خاصة و المجموعة التي وقعت في الحادثة وهي تعمل في مؤسسة خاصة حيث بلغت القيمة 1168.

- هناك فرق دال عند مستوى دلالة أقل من 0.05 بين المجموعة التي وقعت في الحادثة وهي تملك مركبة خاصة و المجموعة التي وقعت في الحادثة وهي تعمل في مؤسسة عمومية حيث بلغت القيمة 11.05

4 – كما يتضح بيانيا من خلال الرسم أن متوسطات المجموعات الذي يظهر عدم التماثل كل المجموعات (مؤسسة خاصة ،عمومية ،ملكية خاصة).أنظر الملحق رقم (13) .)

تفسير النتائج الدراسة

1. تفسير نتائج الفرضية الإستكشافية الأولى:

بعد التحليل الإحصائي للفرضية القائلة بأن هناك فروق ف مظاهر الاستهداف لحوادث المرور بين وجهتي النظر الساتذة المختصين و المحقيقين الميدانين اتضح لنا عدم وجود هذه الفروق بين العينتين، و هذا ما يشير إلى وجود اتفاق بينهما حول المظاهر المقترحة عليهم، وهي التي تكون لنا ما يسمى بالمظاهر، وكان هذا الاتفاق بدرجة كبيرة وقد ظهر ذالك حتى في النسب المئوية بين القائلين بنعم و بين القائلين بلا.

و المبرر في الحصول على هذه النتيجة هو أن جل العلماء بمختلف تخصصاتهم، يقرون بأن السبب الرئيسي لحدوث المخالفات وب التالي الوقوع في حوادث المرور هو راجع إلى العامل الإنساني بالدرجة الأولى وهذا بنسبة 90 بالمئة، و إذا اعتبرنا ذلك صحيح فإنه يجدر بنا كدارسين لعلم النفس بمختلف تخصصاته أن نهتم بالجانب الشخصي و النفسي للإنسان المستهدف و الذي يتكون من مظاهر عدة منها المظاهر الإنفعالية (الوجدانية)، مظاهر معرفية، مظاهر نفس حركية وهي مجموعة تنتمي إلى ما يسمى بالجانب الذاتي في الإنسان هذا من جهة، و من جهة أخرى فلا يمكن أن نعتبر بأن شخصية الإنسان مكونة فقط من جانب الذاتي فقط، بل هناك جانب آخر و هو الموضوعي (الخارجي) و يتأثر به الإنسان و هي المعبر عنها في هذه الدراسة بالمظاهر الظروف الفيزيقية و التقنية، المظاهر السلوكات اللاوقائية و الإجتماعية، و المظاهر التنظيمية.

وهناك العديد من الدراسات تدعم هذا الإتجاه و قد تمذكرها في الكثير من المناسبات خاصة في تفسير الفرضيات الأساسية لاحقا و من بين هذه الدراسات، دراسة دافيدز و ماهون وانطلقت هذه الدراسة من فكرة أن الحوادث في الغالب ليست من إحداث الصدفة بل مرتبطة بكيفية ما بعوامل دينامكية داخل الفرد ، وأن المعتقد أن سمات الشخصية والانفعالات و دراسة هيرسي حيث أراد الباحث أن يدرس اثر الحالة الإنفعالية الراهنة في أحداث الحوادث المرورية دراسة كيفارت وتيفن الهدف من هذه الدراسة هو توضيح العلاقة بين قوة الإبصار وارتكاب العامل الحوادث، وكذلك تأثير الخبرة على الحوادث دراسة أيسون وفيرنون حيث درسا العلاقة بين درجة الحرارة والحوادث بين جماعات من عمال المصانع تبين لهما أن معدل الحوادث يبلغ أقصى دراجات انخفاضه في درجات الحرارة المعتدلة

ويزداد معدل الحوادث كلما ارتفعت درجة الحرارة أو انخفضت عن الدرجة المعتدلة. دراسة ونفرد و بارت و المعنونة بالعلاقة بين القدرات المعرفية والاستهداف للحوادث وكان هدف هذه الدراسة هو الكشف عن ارتباط عدد من القدرات، الانتباه الانتقائي و الاستقلال ألمجالي القدرة المعرفية العامة وصلتها بتكرار الحوادث.

دراسة عباس عوض التي كانت تحت عنوان الاستهداف للحوادث وعلاقته بالمكانة السيوسومترية للعامل و كان الهدف منها معرفة مدى الارتباط بين الاستهداف للحوادث والمكانة الاجتماعية للعامل ضمن المجموعة التي يعمل معها، وقد أوضحت الدراسة ما يلي:

1-وجود ارتباط بين الاستهداف والمكانة الاجتماعية للعامل.

2-إن المستهدفين أقل استقرارا وأكثر تغيبا عن العمل، و هذا مايوضح أهمية الجانب التنظمي في الوقوع حوادث المرور.

2. تفسير نتائج الفرضية الإستكشافية الثانية:

بعد عملية إجراء التحاليل الإحصائية للفرضية الإستكشافية الثانية التي ترى بأن هناك فروق ذات دلالة إحصائية في أسباب الاستهداف لحوادث المرور من وجهتي النظر الأساتذة المختصين و المحقيقين الميدانين، اتضح لنا بأن ليس هناك فرق بين وجهتي النظر في الأسباب المؤدية إلى الاستهداف للحواد المرور، حيث حصل هناك إتفاق كبير بين العينتين، وكان ذاك جليا من خلال النسب المئوية الموضحة في فصل الثامن

في حقيقة الأمر قد عرضنا بعض المسببات للإستهداف لحوادث المرور وطلب من أفراد العينتين المصادقة على أنها تمثل فعلا الأسباب أم لا. وقد كانت هذه المسببات منضوية تحت المظاهر المعلن عنها سابقا (الظروف الفيزيقية و التقنية، السلوكات اللاوقائية،العوامل التنظيمية،العوامل المعرفية، الإنفعالية،و النفس الحركية). وهذه المسببات هي:

تمييز العلامات

حب العمل

الظروف الفزقية

الرضا النفسي

التركيز
الإدراك المكاني
الادراك الحسي
الإستعداد العددي
الابداع
الإدراك الحركي
تقدير المسافات
التدريب
الاغتراب المهني
التآزر الحركي
سرعة اليدين
البساطة
الأداء الوظيفي
التزام التظيمي
القلق
الشجاعة
الرضا الوظيفي
الضغط النفسي
الذاكرة
حب النفس
الذكاء
السلوكات اللوقائية
الصبر
الخمول النفسي

العدوانية

الفهم الميكانيكي

زمن الرجع

الخوف

حركة اليدين

سرعة الغضب

الضغط المهني

التطوير التنظيمي

الحزن

التوتر

اتخاذ القرار

الثقة بالنفس

الاكتئاب

السيطرة على الأعصاب

الاستعداد اللفظي

الخجل

سرعة الأصابع

ولقد بينا في الفصل الرابع بعض الإحصائيات التي تبين المسببات الحوادث المرور في الجزائر و نلاحظ من الجدول أن الإفراط في السرعة يساهم بأكبر نسبة في وقوع حوادث المرور مثل 36.34%أي أنه خلال سنة 2008 سجلت المنطقة الحضرية 6671 حادث سببه الإفراط في السرعة تليها في المرتبة الثانية عدم إحترام إشارات المرور التي سجل 2803 حادث أي بنسبة 15% ثم المناورات الخطيرة و المجازفة 11.09% أي مايعادل 2030حادث.

أما عن أسباب وقوع حوادث المرور في المنطقة الريفية، وحسب الإحصائيات الواردة قيادة الدرك الوطني فإنها تعود إلى فقدان السيطرة الذي سجل 4341حادث منبوع بجنحة السرعة الفارطة

الدي خلفت 3475 حادث ثم التجاوز الخطير الدي خلف هو الأخر2269 حادث (أنظر الفصل الرابع جدول رقم 07) للمزيد من الإطلاع لاحظ الفصل الرابع.

3. تفسير نتائج الفرضية الأساسية الأولى:

مفاد هده الفرضية أن نتوقع وجود الاستهداف إذا ما توفرت العوامل الموضوعية، أي أن الاستهداف يتكون من عوامل موضوعية و هي (السلوكيات اللاوقائية، العوامل الاجتماعية، و العوامل التنظيمية) و بعد إجراء عملية التحليل العاملي للمعطيات تأكدنا من وجود تشبع لعدة متغيرات حول العوامل المذكورة سلفا (أنظر الملحق رقم 33). سوف نقوم بالتفسيرمن خلال الفرضيتين الأساسيتين الأولى و الثانية المتعلقتين بالجانب الموضوعي و الذاتي وهي كمايلي:

أ- **تعريف الجانب الموضوعي**: و هو الذي يرتكز على استعمال الإنسان لتفكيره بشكل مركز وكبير، بحيث يتلاءم مع الحالة أو الموقف الذي يصادفه وتعترض حياته. وبهذا الأسلوب يحتاج الفرد إلى تنظيم تفكيره، وترتيب الخطوات المطلوب إتباعها لمواجهة حالة معينة أو مشكلة محددة تواجهه بغرض، وضع الحلول المناسبة والوصول إلى المعرفة الحقيقية و المفيدة المرتكزة على أسس علمية. وفي هذا الإطار فإننا نقصد بالجانب الموضوعي هو ذلك الجانب الذي يعتمد السلوكيات المشاهدة و يمكن قياسها، و على هذا الأساس اعتمدنا السلوكيات اللاوقائية، العوامل الاجتماعي، و العوامل التنظيمية.

أ. **العوامل المتعلقة بالسلوكيات اللاوقائية**: و نقصد بها تلك الأفعال التي يصدرها السائق بصفة إرادية، وهي متناقضة مع القوانين المرور المعمول بها في الدولة، و مع قوانين السلامة المرورية و في هذا البحث اعتمدنا على أربع محاور أساسية تبين المواقف التي يتكون منها هذا المحور وهي: محور متعلق بالطريق، المركبة، السائق، الظروف الفيزيقية، وكل محور من هذه المحاور، تنضوي تحتها عدة مواقف، و بمفهوم المخالفة أن مجموعة مواقف تكوين لنا محورا معين، وهذه المحاور تكوين لنا عامل سميناه السلوكيات اللاوقائية.

* **محور الطريق**: من خلال استجابات السائقين حول موضوع الطريق تحصلنا على مواقف متشبعة حول عامل السلوكيات اللاوقائية وكانت استجابتهم حول مايلي:

- وجود التصميم والتخطيط الهندسي للطريق بصفة ملائمة.

-توفر الطريق على الإضاءة المناسبة.

- وجود صيانة دورية للطريق كإزالة العوائق الطبيعية كالأتربة والرمال المتحركة.

-مدى توفر أدوات تنظيم المرور، كالإشارات الضوئية على الطريق واللوحات الإرشادية والتحذيرية والإعلامية .

* **محورالمركبة**:

- المصابيح من حيث الوضوح واللون ومستوى الاضاءه.

- الإشارات الضوئية في المركبة الدالة على الانعطاف أو التنبيه.

-الإطارات من حيث المقاس والنوعية والتحمل ومعدل السرعة وسنه الإنتاج وأماكن التخزين.

-المرايا العاكسة لكشف الطريق أمام السائقين.

- مساحات المطر.

- الكابح وفرامل الوقوف التي تتحكم في حركه المركبة.

- أقفال الأبواب.

- إشارات الأندر الصوتية والضوئية.

- حزام الأمان.

- مساند الرأس.

- مقاعد الأطفال.

- الوسائد الهوائية.

- العجل الاحتياطي وأدوات الفك والتركيب.

- طفاية الحريق.

- حقيبة الإسعافات ألا وليه.

- انظمه إغلاق الأبواب في حاله الانقلاب.

- فرش مقاوم للحريق.

- مثلث عاكس

* **محور السائق**: بما أن السائق هو العنصر الفعَّال والمُحرك للعملية المرورية فلابد من توفير عدة صفات في السائق الجيد:

- سلامة الحواس.
- معرفة أنظمة وتعليمات المرور والتقيد بها.
- التركيز أثناء القيادة.
- الإحساس بالمسؤولية.
- الإلمام بمكينايكا المركبة وصيانتها بشكل مستمر.

وهناك العديد من السلوكيات لم نطرحها للدراسة في هذه الدراسة، إلا أن من الواجب أن نذكرها ولا سيما ن حن الآن في إطار تفسير هذه العوامل من طرف الجهاز المركزي للإحصاء في المملكة العربية السعودية و هي:

* **محور الظروف الفيزيقية**: نقصد بهذا المحور الظروف الطبيعية، و الاصطناعية التي تحيط بعملية السياقة:

درجات الحرارة المرتفعة أو المنخفضة، الحرارة القصوى أو البرودة القاسية

الرياح العاصفة

تأثير الثلوج على نسق السياقة لدى السائق.

تأثير الضباب على عملية السياقة.

عدم وجود الإنارة الملائمة لسياقة.

عدم الانتباه إلى وجود بقايا الزيوت في الطرق، أو الطين تساقط الأمطار خاصة في بعض المناطق، ذات تربة كلسية، مما يؤدي حدوث الانزلاق.

عدم وجود التهوية مناسبة داخل المركبة، خاصة في البرد الشديد أينما يضطر السائق لغلق النوافذ مما يؤدي إلى النعاس ثم النوم فالوقوع في الحادثة.

عناصر حوادث الطريق:

القيادة الحكمية والمتأنية خير ضمانة لتجنب الحوادث المرورية، وما يصاحبها من مآسي تتمثل في الإصابات وإزهاق الأرواح، إذ أن الحوادث المرورية تعتبر العامل الأول لحالات الوفاة. لذلك نستعرض فيما يلي عددًا من لأسباب والعوامل المهيئة لوقوع الحوادث المرورية بهدف تجنبها وعدم الوقوع فيها:

-ليس هناك التزام بالإشارات المرورية، والقواعد المرورية.

-الإفراط في السرعة أثناء القيادة.

-عدم ترك مسافة مناسبة بين المركبات.

-التوقف المفاجئ وعدم استخدام أنوار التوقف والمكابح.

-السير ليلا بدون أنوار أو استخدام النور العالي مما يتسبب في عدم الرؤية السليمة للسائقين الآتين في الاتجاه المقابل.

-التوقف في المنعطفات والطرق الفرعية الصغيرة التي لا توجد فيها إشارات المرور.

-انعطاف السيارة وتغيير اتجاهها فجأة بدون إعطاء إشارة الانعطاف يمينًا أو يسارًا

-عدم ربط الأمتعة والأدوات المشحونة على الشاحنات بطريقة سليمة وآمنة وعدم وضع إشارات تحذيرية عليها.

-استخدام التليفون أثناء القيادة أو تناول السجائر أو أي شيء يشغل إحدى اليدين أو كليهما.

-الانشغال بالآخرين وعدم تركيز الاهتمام على القيادة.

-القيادة في حالة مزاجية أو حالة بدنية متعبة، كالقيادة مع الشعور بالنعاس، أو القيادة في حالة الغضب أو القلق.

-شغل الطريق أو التوقف فيه لإصلاح السيارة بدون وضع المثلث الفسفوري أو أي علامات على الطريق تشير إلى وجود السيارة على الطريق في حالة إصلاح.

-استخدام السيارة في غير الأغراض المخصصة لها، كاستعمال سيارات الشحن لنقل الركاب.

-قيادة الأطفال والمراهقين الذين غالبًا ما يتهورون في القيادة ولا يدركون عواقب الأمور، إضافة إلى عدم توافق حالتهم البدنية مع متطلبات القيادة بشكل سليم.

-سوء التقدير، إذ يقوم بعض السائقين إلى سوء تقدير وصول السيارة في الاتجاه المقابل، أو سوء تقدير تجاوز المشاة، وكذلك سوء تقدير زاوية الانعطاف والدوران للسيارة.

-عدم استخدام المرايا لمراقبة حركة السيارات الأخرى في الخلف وعلى الجانبين.

*** تفسير النتائج على ضوء الدراسات السابقة:**

في حقيقة الأمر هناك عدة دراسات سابقة تعرضت لهذا العامل رغم اختلاف مسمياتها إلا أنها تحمل معنى واحد ومن بين هذه الدراسات مايلي:

دراسة قامت بها وحدة البحث في جامعة الجزائر: برئاسة الأستاذ مسعود بوطاف تحت عنوان السلوكيات اللاوقائية عند السائقين و الراجلين في الطرقات و علاقتها بحوادث المرور و قد هدفت هذه الدراسة إلى المعرفة الجيدة لحوادث المرور، و ذلك بإبراز حجم الوفيات و الإصابات من جراء هذه الدراسة، و مدى تطورها خلال العشرية الأخيرة و كذلك كيفية توزيعها خلال سنة 2001 حسب:

- الزمن (الفصول، الأشهر، أيام الأسبوع، ساعات اليوم)
- المكان (المناطق، الولايات)
- نوعية السيارات المتورطة.
- فئات مستعملي الطريق: (السائقين، المشاة، الركاب.)
- السن، الجنس و الفئات المهنية.
- نوع الطريق: وطني، ولائي، أو بلدي.

وقد توصلت هذه الدراسة إلى النتائج التالية:

تنتشر السلوكيات اللاوقائية عند السائقين و عند الراجلين على حد سوى

- هناك علاقة بين السلوكيات اللاوقائية و حوادث المرور.
- يعتبر العامل الإنساني عاملا أساسيا في وقوع الحوادث.
- إن السلوكيات اللاوقائية تتجلى أكثر لدى الشباب
- إن السلوكيات اللاوقائية تنتشر أكثر عند الذكور من الإناث.

دراسة(برانزوويك 1968): (الشيخ كامل محمد محمد عويضة –علم النفس الصناعي – ص 230.)

لقد تم إحصاء هذه السلوكيات في إطار أعمال معهد علم النفس العمل و حددت هذه السلوكات الغير أمنية على النحو التالي:

- نقص الاهتمام بأمن السيارات (المكابح، حالة العجلات...)

- نقص في المعلومات حول حركة المرور.
- الاستغلال الناقص للإمكانيات و تسهيلات حركة المرور.
- التفريط في السرعة
- نقص الانتباه (النظر إلى الخلف، إشعال سيجارة...)
- الدخول السيئ في حركة المرور (دخول بطيء أو جد سريع)
- سوء استعمال الإشارة عند الدخول في حركة المرور أو تغيير الاتجاه
- عدم احترام مبدأ الأولوية.
- عدم احترام إشارة قف.
- التهور وعدم الحذر عند التجاوز (تجاوز في الوضعية الثالثة).
- تضييق الطريق (كالتوقف داخل مفترق الطرق)
- السير بجانب عدة سيارات.
- قطع الطريق لسيارة أخرى عند الدخول في حركة المرور أو عند الدوران
- المرور بمنعرج بطريقة خاطئة
- الكبح المفاجئ و الشديد.
- عدم احترام الإشارات الضوئية.
- التوقف في وسط حركة المرور.
- التوقف المؤقت أو الدائم أمام مخرج الطريق.
- حمولة زائدة أو سيئة للسيارات.
- تبديل الرواق.
- الاحترام الغير كافي للقواعد

دراسة أيسون و فرنون: وقد كانا يدراسان العلاقة بين درجة الحرارة والحوادث بين جماعات من عمال المصانع تبين لهما أن معدل الحوادث يبلغ أقصى دراجات انخفاضه في درجات الحرارة المعتدلة ويزداد معدل الحوادث كلما ارتفعت درجة الحرارة أو انخفضت عن الدرجة المعتدلة ،بل هناك ما يشير إلى التطرف الشديد في درجة الحرارة لا يصاحبه فقط زيادة في معدل الحوادث بل أيضا يصاحبه زيادة

في شدة الحادثة وخطورتها ،وهذا يضيفه فيرنون وزملاءه في دراسة أخرى 1931 بأن درجة الحرارة البالغة الارتفاع تزيد معدل حوادث العمال الكبار كثيرا من معدل الحوادث العمال الصغار بينما يكون الفارق بين معدلهما أقل قيمة في حالة درجة الحرارة المعتدلة .(نفس المرجع السابق ص 231)

وفي دراسة أخرى **لفيرنون** اتضح من خلال التجربة أن الإضاءة الصناعية يتسبب عنها زيادة قدرها 25 % من مجموع الحوادث كذلك فإن درجة الحرارة من الممكن أن تؤثر على العامل وأن تزيد من درجة تعرضه للحوادث وهذه الدراسة كشفت أن عدد قليل فقط من الحوادث تقع عندما تكون دراجة الحرارة إلى ما فوق °70 بينما ترتفع معدل الحوادث عندما تنخفض. .(نفس المرجع السابق ص 231)

كما ذكرنا كذلك في الفصل الثالث ص... أن من بين التصنيفات التي قدمناها لأسباب حوادث المرور الأفعال غير الآمنة ونقصد بالظروف غير آمنة هي جوانب الفيزيقية ،التي من الممكن أن تؤدي للوقوع في حوادث العمل ،أي الحالة الطبيعية (المادية) التي يوجد فيها العامل والعمل في نفس الوقت ،ومن تلك الأمثلة في هذا الجانب الإضاءة القوية أو الضعيفة ،عدم وجود التهوية مما يؤدي إلى انخفاض في درجة اليقظة عند العامل ،وجود أرضية مبتلة بزيت أو المياه مما يؤدي إلى انزلاق العامل ...الخ ،هذا من جهة ومن جهة أخرى ملائمة الآلات أرغونوميا للعامل ،وهذا ما يجعل العامل يشعر بالإعياء والتعب والملل وبتالي يكون وقوعه في الحادثة أمرا سهلا (عماد الدين سلطان ص 103) مثل ما يذكر الكاتبان FRANCOISE ALBASINI . BRUNOANSLEM " الأبحاث الأرغونومية يتبين بأن الحادثة متعلقة بعدة عوامل سلبية من بينها ما يلي :

- تعريف نظام العمل غير واضح .
-ظروف فيزيقية غير ملائمة .
-تكوين العمال، ناقص .
-عدم التحكم الجيد في ميكترمات العمل تركيب وصيانة ،وعليه فالحادثة عبارة عن نتائج تدهور نظام معين "(Anseleme .f. Alasini.)

وقد تحثنا بشكل مفصل في الفصل الثالث عن دور هندسة و تصميم الطريق، الذي هو الآخر ينصب في إطار تفسير العوامل الموضوعية التي تؤدي إلى وقوع حوادث المرور من نظرة السلوكيات اللاوقائية

في هذا الصدد يذكر **هاري سكيتز** عدد الحوادث التي تقع خارج الطريق ينخفض بسرعة من طرف الطريق إلى نقطة تبعد عشرة أمتار عن حافة الطريق أما وراء نقطة العشرة أمتار فيقل عدد الحوادث ببطء ،حسب امتداد جانب الطريق الخالي من العقبات ،ومن الجدير بالذكر أن الأوضاع الشديدة الخطورة على طول أي طريق هي المنطقة المثلثة ، أي نقطة افتراق طريقين وتتزايد الخطورة إن كان تفرغ هذا الطريق عند أحد الجسور ، وأنسب الحلول المشكلة انفصال الطريق ،استخدام مخفف أثار الصدمات وهي أجهزة تكون على شكل براميل زيت أو بترين فارغ أو براميل بلاستيكية مليئة بالرمل ، والهدف من ذلك هو بقاء حركة المرور داخل الطريق كلها أن استخدامها في أطراف الطريق من أجل حماية السيارات من الاصطدام بالأجسام الثابتة أو الانزلاق نحو الأرصفة المنحدرة (عماد الدين سلطان ص 102)

أما عن تصميم الطريق يقول **رورلف كانك** " إن سلامة المرور في الطريق لا تعتمد فقط على العوامل البشرية ، فمن الحائق الإحصائية يتضح أن معظم الحوادث تحدث نتيجة أخطاء الإنسان وفشله في التصرف أثناءها ولكن في الكثير من الحالات قد يكون لسوء تصميم الطرق وإنشاءها وتجهيزه ، بالمعدات الأثر السيئ على سلامة المرور.

ويجب أن نأخذ بعين الاعتبار تصميم إنشاء الطريق بالمناطق الخارجية موجها بصفة رئيسية حسب الحالات الديناميكية القيادة ، أو قوتها بينما يكون بالطريق المحلية بالتشديد على الحد الأدنى من متطلبات هندسة القيادة، ومن ناحية أخرى تمثل الطرق الضيقة نسبة عالية من مخاطر السلامة نسبيا فكلما كان طريق العربة عريضا كان ذلك أفضل ، في تصميم المنعطفات ، فيجب استعمال خط منحني بكل حذر ، كما أن المسافات النظر لها أهميتها الخاصة بالنسبة لسلامة الطريق ". (نفس المرجع السابق ص 112)

و لاستدلال على صحة النتائج المتوصل إليها من خلال هذه الفرضية على حسب طبيعة المجتمع الجزائري فقد وردنا في الفصل الرابع المخصص لحوادث المرور في الجزائر و خاصة عندما تحدثنا عن بعض الإحصائيات الخاصة بالمخالفات التي يرتكبها السائقين في الجدول رقم 06 يمكن الرجوع إلى هذه الصفحة رقم 229 ؛ وقد كانت السلوكيات هي (الإفراط في السرعة، عدم احترام قوانين المرور، عدم احترام إشارات المرور، رفض الأولوية، استعمال الهاتف النقال، تجاوز الخطير، المناورات

الخطيرة، و الوقوف الخطير، سياقة في حالة السكر، تغير الاتجاه دون الإشارة، عدم احترام مسافة الآمان، جنحة الفرار، فقدان السيطرة، السير على اليسار،طريق غير صالحة، طريق زلجة، مرور الحيوانات، سوء الأحوال الجوية، الكوابح المعطلة، إضاءة غير قانونية، ثقب ثم انفجار العجلة، انعدام الإضاءة، خلل ميكانيكي، عدم وجود إشارات المرور، رؤية معرقلة، الحمولة الزائدة) لمزيد من الإطلاع على الإحصائيات أنظر الفصل الرابع.

ii. **العوامل المتعلقة بالجوانب الاجتماعية**: العوامل الاجتماعية هي المتغيرات المؤثرة في التزام سائقي المركبات، بأساليب السياقة الصحيحة و تتمثل في عدة محاور أساسية وهي: محور الجوانب الديمغرافيا (السن، المستوى التعليمي، الحالة المدنية، الأقدمية في العمل)، المحور المتعلق بالجوانب الثقافية (نظرة المجتمع نحو عملية السياقة)، محور متعلق بالجوانب القانونية (مدى فاعلية القانون المرور على التقليل من حوادث المرور)،"وأن هذه المحاور، مجتمعة ومتفاعلة مع بعضها تؤثر على السلوك من ناحية وعلى العلاقات الاجتماعية من ناحية أخرى، ومن ثم فهي تتشكل من عدد من المتغيرات المشاركة في التأثير على التزام قائدي السيارات بأساليب القيادة الوقائية وهي تتكامل في الوقت ذاته لإحداث السلوك القيادي كمتغير تابع يمكن قياسه وتحديده تحديداً علمياً." (د. النافع، عبدالله، والسيف، خالد ص 235)

1. **المحور الديمغرافي**: وهي مجموعة المتغيرات الموضوعية وتحدد باستخدام الاستمارة المستخدمة في الدراسة وتشمل العمر، المهنة، الحالة الاجتماعية، الحالة المدنية، الأقدمية في العمل، وسوف نتناول هذه المحاور بشئ من التفصيل عندما نفسر الفرضيات الجزئية. إلا أن في هذا الصدد يجب أن نتناول بعض خصائص الديمغرافيا لمرتكبي الحوادث حسب الدراسة الحالية.

– **الخصائص الديمغرافيا على حسب السن**: يتضح من خلال الجدول رقم 21 أن النسبة الشائعة في العينة ،هي للذين تتراوح أعمارهم من 55-59 حيث وصلت نسبتها إلى 20.4 % وأما الذين تتراوح أعمارهم بين 63-67 سنة فهم يمثلون نسبة 0.4% وهم يمثلون أدنى فئة في العينة، ومما نستنتجه من خلال هذا الجدول أن العينة يسيطر عليها فئة الكهول بحث هذا يعتبر مؤشرا يبين تمتع جل أفراد العينة على قسط وفير من الخبرة، وكما أن العينة تتمتع بخاصية التجانس من حيث السن و هذا بعد حساب معامل الاختلاف حيث وصل إلى إلا أن أفراد الذين تتراوح أعمارهم بين 43-48 سنة فهم يمثلون النسبة الصغيرة حيث وصلوا إلى 10% وهذا ما يدل على أن الشركة توظف عمال لديهم أقدمية في الميادان العمل (أي الخبرة

- **الخصائص الديمغرافيا على حسب الحالة التعليمية:** فمن خلال قراءتنا للجدول رقم 22 يتبين لنا أن النسبة الكبيرة في هذه العينة تميل لصالح الأفراد الذين لديهم مستوى الطور الابتدائي حيث بلغت نسبتهم 65 % كما يتضح كذلك من خلال الجدول أن هناك تفاوت بين المستويات الأربعة حيث تحصلنا على ما يلي 40 % من مستوى يعرف القراءة و الكتابة و 19.2% من مستوى الأساسي و 7.8 %من المستوى الثانوي وهم أقل فئة.
- **الخصائص الديمغرافيا على حسب الأقدمية في العمل:** من خلال الجدول رقم 23 الذي يبين ، توزيع الحوادث المرور حسب الأقدمية عند عينة الدراسة، حيث تبين لنا أن ، 18.8% من الحوادث المرور كانت واقعة في الفئة التي لديها(24 سنة إلى 26سنة في السياقة، وهذا سيفيدنا في الدراسة عندما يتعلق الأمر بتأثير الأقدمية على الاستهداف رغم وجود نوع من (الخبرة في السياقة) بينما أقل نسبة فكانت لصالح الذين لديهم ستة سنوات إلى ثمانية سنوات إلى عشر سنوات فتحصلت كل فئة على 2.4 % ويتضح من خلال الجدول كذلك باقي الفئات التي لديها نسب متفاوتة في عدد السنوات التي تقضيها في مهنة السياقة كما هو موضح في الجدول السابق.
- **الخصائص الديمغرافيا على حسب الحالة المدنية:** من خلال الجدول رقم 24 يتضح لنا ، أن نسبة 24.4 % من أفرد العينة الذين كانوا عرضة للحوادث المرور هم عزاب أما الذين تزوجوا قد تحصلوا على نسبة 64.6 % ،في حين المطلقين فقد بلغت نسبتهم11 % فقط.

و أما تبرير النتائج المتحصل من خلال هذه الفرضية فنعتمد على الدراسات السابقة التي تناولت هذا الموضوع:

دراسة مقدم د. مرضي بن مرضي راضي المالكي: هذه الدراسة معنونة بعنوان الخصائص الديموغرافية لمرتكبي المخالفات المرورية و تهدف هذه الدراسة إلى التعريف بالخصائص الديموغرافية لمرتكبي المخالفات المرورية من وجهة نظر مجموعة المخالفين مرورياً من حيث:

أ- الجنسية ب- العمر ج- المستوى التعليمي

د-الحالة الاجتماعية هـــ - المهنة

و كذلك التعرف على طبيعة الفروق الإحصائية في الخصائص الديموغرافية لمرتكبي المخالفات المرورية حسب:

أ- المحافظة ب- شدة المخالفة ج- الجنسية
د- العمر هـ-المستوى التعليمي و-الحالة الاجتماعية
ز-المهنة

وقد توصلت هذه الدراسة إلى :

- يختلف حجم المخالفات المرورية باختلاف جنسية مرتكبها وفئاتهم العمرية ومستواهم التعليمي وحالتهم الاجتماعية وباختلاف المهنة.
- هناك فروق ذات دلالة إحصائية في الخصائص الديموغرافية لمجموعة المخالفين مرورياً حسب كل من محافظات عينة الدراسة، شدة المخالفة، الجنسية، العمر، المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية، المهنة كل على حده. (مجلة البحوث الأمنية ص 616)

دراسة السلوك المزعج الصادر عن السائقين أثناء القيادةالتي هدفت إلى: (فهيم، محمد عيسى وآخرون: ص312)

- التعرف على رأي أصحاب السيارات وانطباعاتهم عن:
- درجة ما يصدر من إزعاج من تصرفات السائقين السلوكية.
- مدى تكرار حدوث هذا السلوك المزعج.
- تحديد علاقة كل من العمر والمستوى التعليمي ونوع السيارة والجنسية والخبرة في قيادة السيارة إلى:
- إدراك السلوك المزعج الصادر عن السائقين. درجة الشعور بالسلوك المزعج.

وكانت نتائج الدراسة كالآتي:

- أن أكثر تسع فقرات تكراراً للحدوث من تصرفات السائقين المزعجة
- إن أقل تسع فقرات تكراراً للحدوث من تصرفات السائقين غير المزعجة

دراسة الحوادث والمخالفات المرورية لدى صغار السن والخصائص الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها]. التي تهدف إلى: (التويجري، محمد عبد المحسن وآخرونص 512)

- معرفة الاتجاه نحو المخالفات المرورية والحوادث المرورية بين عينة الدراسة.

- معرفة أساليب المعاملة الوالديه التي يستخدمها الآباء بين مرتكبي المخالفات المرورية وغير المرتكبين للمخالفات المرورية وبين مرتكبي الحوادث المرورية وغير مرتكبيها.
- معرفة الخصائص الاجتماعية لمرتكبي المخالفات المرورية والحوادث المرورية وغير مرتكبيها.
- معرفة المتغيرات المتعلقة بالحوادث المرورية بين الطلاب وأولياء أمورهم.

وكانت نتائج الدراسة كالتالي:

- كما أشارت الدراسة إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي المخالفات المرورية وغير المرتكبين للمخالفات في أساليب المعاملة الوالدية التي يستخدمها الآباء معهم ومنها التدليل والقسوة والحماية الزائدة والحرمان.
- كشفت الدراسة أيضاً عن وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي المخالفات المرورية وغير المرتكبين للمخالفات لصالح مرتكبي المخالفات.
- كما كشفت الدراسة إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مرتكبي الحوادث المرورية وغير المرتكبين للحوادث في بعض الخصائص الاجتماعية لصالح مرتكبي الحوادث.
- يوجد اتفاق بين الطلاب وأولياء أمورهم في بعض المتغيرات المتعلقة بالحوادث المرورية.

في هذا الإطار تحصلنا على عدة معلومات مفيدة تدعم هذه الفرضية، ونود أن نذكرها حتى تعم الفائدة فعندما نتحدث عن الخصائص الديموغرافية لمرتكبي المخالفات المرورية، من الأجدر والأنسب أن نتحدث عن تلك الخصائص التي كونت ذلك السلوك، فالسلوك الإنساني يتأثر بالعديد من العوامل منها ما يتعلق بالمعرفة ومستواه التعليمي الذي يحدد نظرته للمستقبل ومعتقداته، ومنها ما يتعلق بالعوامل الاجتماعية والبيئة الاجتماعية المحيطة به التي تلعب دوراً هاماً فالشخص الذي يعيش في المدينة يختلف سلوكه عن الشخص الذي يعيش في القرية وذلك لاختلاف العادات والتقاليد في كلا المجتمعين، كذلك المرحلة العمرية التي يعيشها الشخص لها تأثير على سلوكه(اللحياني، امساعد ص 412).

والسلوك الإنساني ينقسم إلى السلوك الفردي ويتمثل في سلوك الفرد في مواقف متعددة، والسلوك الاجتماعي يتمثل في علاقة الفرد بغيره من أفراد الجماعة، والسلوك الجماعي هو سلوك جماعة أفراد تتصف بالقدرة على تطوير قواعد وعادات للسلوك بطريقة تلقائية تخالف ما هو شائع ومقبول في المجتمع(عسيري، عبد الرحمن محمدص 231).

إن قياس السلوك المستهدف أمر في غاية الأهمية لا سيما مع مرتكبي المخالفات المرورية فمن خلال سجل السائق المروري يمكن أن نقيس سلوكه ويمكن حساب معدل السلوك ببساطة كما يلي: (Cooper, J.o,p204)

$$\text{معدل السلوك} = \frac{\text{تكرار السلوك}}{\text{فترة الملاحظة}}$$

ويمكن تطبيق هذه القاعدة على مرتكبي المخالفات المرورية بالتعويض كالتالي:

$$\text{معدل السلوك المروري} = \frac{\text{عدد المخالفات}}{\text{سنوات القيادة}}$$

وهذا بالتأكيد سوف يساهم في الحد من ارتكاب المخالفات المرورية، وذلك إذا علم السائق أن كل سلوكياته في القيادة هي محل الملاحظة وأن عقوبة المخالفة المرورية تحدد فرغم أن المخالفات المرورية قد تكون السبب الرئيسي في العديد من الحوادث المرورية، إلا أنها لم تحض بنفس القدر من الدراسات والأبحاث التي تركزت معظمها على الحوادث المرورية(النافع، عبدالله، والسيف، خالد ص 612.) فالخصائص الديموغرافية لها أهميتها في مقومات السلوك الإنساني فالمراهق له سمات وخصائص سلوكية تختلف عن الكهل وعن الشيخ وهكذا.

والمحيط الذي يعيش فيه الإنسان متغير أساسي يؤثر في السلوك، فغالباً ما يكون سلوك المتزوج مختلفاً عن سلوك الأعزب، وسلوك المثقف يختلف عن سلوك الأمي، كذلك المحيط البيئي، له تأثير على السلوك الإنساني، فالذي يعيش في المدينة يختلف سلوكه عن الذي يعيش في القرية وحتى الذين يعيشون في مدينة واحدة تجد هناك اختلافاً في السلوك بين سكان الأحياء الحديثة عن سكان الأحياء القديمة، من حيث الإقدام والإحجام والتهور والأناة يختلف الأفراد

2. **محور المتعلق بالجوانب الثقافية**: إن مفهوم الثقافة يعبر عن ذلك الكل المتكامل من العادات و التقاليد المكتسبة من جيل إلى آخر عن طريق التفاعل الذي يحصل بين الفرد و بيئته. ومن هذا المنطلق فإن دور

الثقافة لها أهمية بالغة في تحديد سلوك المستهدف و خاصة إذا أخدنا بعين الاعتبار اتجاهات المستهدفين نحو عملية السياقة و دورها في المجتمع و هنا اعتمدنا على بعدين أساسين و هما دور القيم الاجتماعية و دور الإعلام التي تتحكم سلوك المستهدفين.

- **دور القيم الاجتماعية**:وفي هذا المقام نعتمد بحث قدمه **محمد سليمان عبد الله الوهيد** الذي يبين فيه، دور القيم الاجتماعية في التأثير على حوادث المرور، الذي يعتبر فيه بأن حسب قوله:"إن في عالمنا العربي الكثير من التكنولوجيا المنتقلة إلينا من الغرب بعضها يأخذ برقاب بعض، وما إن نأخذ بإحدى تلك المعطيات؛ حتى نجد أننا نحتاج إلى مخترع آخر لاستكمال محاسن الأول و تلافي عيوبه، فقد ودعنا القرن التاسع عشر ميلادي و معظم الدول العربية يعيش أكثر من ثلاث أرباع من شعوبها في مناطق ريفية و بدوية، وقلة قليلة تعيش في مراكز حضرية تعتبر مجازا مدنا".(محمد سليمان عبد الله الوهيد ص 115) وفيما يلي بعض القيم الاجتماعية التي تمارس من طرف مستهدفي حوادث المرور، و قد اتضح ذلك من الإستبيان الذي قدم لأفراد العينة، وكانت تحت عنوان **المؤثرات القيمية المؤدية إلى مشاكل وحوادث المرور**: يمكننا تحديد أبرز المؤثرات القيمية المؤدية إلى مشاكل وحوادث المرور على النحو الآتي:

- ✓ قضايا مرتبطة بإدراك مفهوم الوقت: وهي قضية عميقة الجذور، حيث قد يستغرق الإنسان في مجاملات أو أعمال تجعله ينطلق في مركبته في وقت ضيق ليسابق الزمن خاصة وأن التكيف مع معطيات المدينة باعتبار أن حياة المدن ترتبط بالوقت أمراً لم تستوعبه القيم الاجتماعية، و لم تتكيف معه الأفراد وإن خضعوا له، فإنهم لم يستوعبوه. فالإنسان قد يتجاوز السرعة المحددة أو الإشارات الضوئية أو يهمل في تفقد سلامة المركبة نظراً لضيق الوقت، ولسوء إدارة برنامج العمل اليومي، مما يجعل الإنسان يعرض نفسه والآخرين لمخاطر كان من الممكن تلافيها لو كانت قضية إدارة الوقت تمثل مفهوماً ناضجاً لدى الجميع في المجتمع.
- ✓ إن قضايا التواصل الاجتماعي: منها تبادل التحية والعرض بإيصال الآخرين إلى أماكن يقصدونها يساهم أيضاً في قلة الانتباه نحو الطريق وتجاوز قواعد المرور ونسيان الذات في خضم السعي السريع والحثيث نحو إرضاء الآخرين والوفاء بالالتزامات الشخصية العملية.
- ✓ التفاوت الاجتماعي في المكانة: جعل الإنسان العربي يحمل ضغوطاً نفسية كثيرة، حيث أصبحت السيارة تمثل جزءً من المظهر الاجتماعي، كما دعمت القيم الاستهلاكية، Consuming Valuesومن ثم السلوك الاستهلاكي لديه. ومن ثم امتلأت الشوارع بالسيارات، وأصبحت حركة المرور بطيئة ومثيرة للأعصاب، وخاصة أن قيم الجماعية Group Valuesواحترام الدور لا تزال متداخلة ومتعارضة مع قيم الفردية

و الريادة والمهارة، ولم تتضح بعد قيم الخضوع للنظام Individualistic Values وإعطاء الآخرين الأولوية حسب استحقاقهم لها، وهو الأمر الذي كثف من حوادث المرور الناجمة عن عدم مراعاة حق الآخرين في الطريق، وأنه(أي الطريق) ملك للجميع.

- ✓ التعامل مع الآلة بدون حرص أو إدراك لخطورتها: وهذا مما يؤدي إلى الذاتية المرتفعة Me First لدى الأفراد جعلت السيارة تصبح مصدر تهديد لسلامة وأمن الآخرين سواء كانوا من المشاة أو من ركاب الوسائل الأخرى. والنتيجة أن الإنسان في المجتمعات العربية يحول سيارات النقل لسيارات ركوب، ويضيف ويحذف من المركبة ما يريد مما يخل بسلامتها وأدائها على الطريق، وبالتالي يزيد معدل الحوادث المرورية، وما ينجم عنها من آثار تتعدى المفرط نفسه إلى سواه من أفراد المجتمع.
- ✓ قيم الذكورة Mail Values: لازالت تأخذ تفسيرات خاطئة ومنها إعطاء الإبن الصغير سيارة لمجاراة أبناء جيله أو لخدمة أسرته، وهو غير مؤهل أساساً لهذه المرحلة وما تتطلبه من روية واتزان في السلوك، ونتائج هذه القيم الخاطئة عانت — ولا تزال – تعاني منها كثير من المجتمعات العربية، وترتفع فيها معدلات الحوادث الناجمة عن قيادة الصغار للسيارات وانعكاساتها على مجمل حوادث المرور في أي قطر عربي.
- ✓ الحديث مع المرافقين في المركبة Social and Hospitality Values : من شيم المجتمعات الأولية، و الإنفعال والمشاركة في الحديث باليد والوجه واللسان أمور تعكس سجلات المرور نتائجها الوخيمة على مستخدمي الطريق(الركاب والمشاة)، كما أن إحلال قيم العمل والمسئولية محل قيم التكريم التطوعية هي مرحلة لم تناقش – على حد علمي – بصورة جدية، ونادراً ما تجد سائقاً يقول أن الحادث كان بسبب انهماكه في الحديث ونسيانه لمجريات الطريق وأوضاع السير.
- ✓ الوساطة Nepotism Values: و هي تلعب أدواراً خطيرة في هذا المجال، ففي أحيان كثيرة يتم التجاوز عن مخالفي أنظمة المرور وتمنح تصاريح القيادة للصغار وضعاف النظر وغير القادرين على قراءة مؤشرات العربة أو إشارات الطريق مما يجعل جزءً كبيراً من مستخدمي الطريق هم من الفئة التي لا يحق لها استخدام المركبات أساساً كسائقين، وذلك لعدم توافر شروط السلامة لديهم، إلا أن عمليات التساهل الناجمة عن المعرفة الشخصية لاستخراج التصاريح والمعرفة الشخصية الموظفة لتجاوز عقوبات نظم المرور كلها تتضافر لتضع فئات من الناس أمام قعود العربة ما كان لها أن تكون ضمن المصرح لهم بالقيادة الآمنة.

- ✓ أسلوب القيادة الوقائية **Defensive Way of Driving**: وهي درجة الحذر اللازمة حتى وإن لم يتحقق الخطر، هذه قضية ليست مدعومة بقيم المجتمعات العربية، والتي تسئ أحياناً فهم القدر، وتعتقد أن الحذر نوع من الجبن أو قلة الإيمان، وهذه قضايا فكرية تضاف لسابقتها من القيم التي اصطرعت مع قيم الحياة الحديثة، و لم يجر حولها حوار واضح لتحديد خطوط الفصل بين السلب والإيجاب.
- ✓ لعل مجمل الخلل يرجع إلى الهوة الثقافية: والتي تتمثل في أن التقدم التكنولوجي(الجوانب المادية) لم يصاحبه تقدم في الجوانب المعنوية والمعرفية للمجتمع مثل: أنظمة السير وقيم التعامل مع الآلة ومع الآخرين، ومن ثم تظل قضايا التخلف المعنوي(القيم) تشكل عائقاً أمام الاستفادة من معطيات التكنولوجيا، ومن ضمنها السيارات، وذلك لسبب جوهري يتمثل في عدم الإعداد الاجتماعي قبل نقل التقنية، ولأن التغير التكنولوجي يحتاج للمال وزمن قصير للنقل، أما نقل القيم الاجتماعية لمسايرة التقنية فهي قضية تستغرق زمناً طويلاً، كما أنها تحتاج إلى تضافر الجهود من قبل المؤسسات المجتمعية المختلفة لتنشئة أفراد المجتمع وتربيتهم على الالتزام بها(المؤسسات التعليمية والإعلامية والدينية، فضلاً عن دور الأسرة ومؤسسات المجتمع المدني المختلفة)، وذلك لتنمية الوعي لديهم أولاً بمفاهيم: المركبة والطريق وقائد المركبة والمشاة، وثانياً تحديد حقوق وواجبات الأفراد والجماعات في استخدام تسهيلات التنقل ضمن ضوابط المصلحة العامة.

3. **محور المتعلق بالجانب القانوني**: إن الجانب القانوني رغم أهميته في تنظيم شؤون الأفراد و الأمم، ولا نستثني من ذلك قوانين التي تنظم المرور، إلا أنه لم يرتقي الهدف المنشود ألا و هو الحد من حوادث المرور، وفي دراستنا هذه تطرقنا إلى مدى تأثير تطبيق قوانين المرور على عدم استهداف الأفراد لحوادث المرور، و بعد التحليل الإحصائي للمعطيات المتعلقة بهذا الجانب، قد تحصلنا على تشبعات ذات درجة عالية لبنود المتعلقة بمحور الجانب القانوني بالعامل الأساسي و هو العامل الموضوعي و يمكن أن نلاحظ ذلك في فصل الخاص بعرض و تحليل النتائج ص .... والمبرر الذي يمكن أن نقدمه لوجود تشبع بنود المتعلقة بعدم احترام قوانين المرور من وجهة نظر المستهدفين يكمن فيما يلي:

- ✓ عدم الإطلاع على قانون المرور
- ✓ يعتقد الكثير من السائقين الجزائريين، عدم جدية قانون المرور الجديد و هذا حسب دراسة قام بها مخبر الوقاية و الأرغونوميا؛ حيث أكد بأن **11.7 %** غير كاف و **9.79 %** غير كاف على الإطلاق (حمو بوظريفة و آخرون ص **301)**
- ✓ أصبح عدم احترام قوانين المرور عادة و تقليد بل تفاخرا لمن يقوم بذالك.

✓ هناك شرائح من المجتمع الجزائري لا يحترم القانون، وهي فئة الشباب حسب نفس الدراسة السلفة الذكر ثم المتقدمون في السن و أخيرا الإناث.

✓ هناك أسباب لعدم احترام قوانين المرور حسب المجلة و هي:

- نقص التربية و الثقافة المرورية لدى السائقين.
- نقص التكوين في السياقة.
- اعتماد السائق على العلاقات الشخصية لتفادي العقوبة.
- نقص الصرامة في تطبيق العقوبات.
- اعتقاد السائق بأن العقوبة لن تطبق
- سوء تفسير قانون المرور من طرف السائقين.
- جهل السائقين لأحكام قانون المرور.

التفسير على ضوء الدراسات السابقة: الذي يمكن أن نقدمه لهذا الأمر سوف نورد ما تناوله أعضاء من مخبر الوقاية و الأرغونوميا برئاسة د. حمو بوظريفة حول موضوع فاعلية قانون المرور الجديد في الجزائر

- **دراسة ويلات (1978)** قام ويلات بدراسة على عينة ضمت 653 من أصحاب الجنح و الجنايات المرورية في الفترة مدتها ثلاثة سنوات، وقد توصل إلى نتيجة مفادها، أن من هؤلاء الذين يقومون بمخالفات خطيرة كالسياقة في حالة السكر أو التسبب في وفاة أشخاص عن طريق السياقة الخطرة، كما هناك أكثر من خمس لدى أفراد العينة كانت لهم مخالفات أخرى ليست لها علاقة بمخالفات المرورية، لكنهم معروفين لدى الشرطة، بأنهم يقومون بمخالفات مرورية، وقد بلغت نسبة الجنح و الجنايات في عينة السائقين ثلاثة أضعاف لما هو متوقع من العينة العشوائية، و هذا ما جعل العديد من الباحثين يقرون بوجود ميل لارتكاب المخالفات المرورية عند الأفراد بصفة عامة.(Johnson s.e.Hell.A p201)

- و قد قام **بوظريفة و آخرون (1991)** بدراسة حول أسباب حوادث المرور في الجزائر و توصل إلى أن 56 % من السائقين المستجوبين يعتقدون بأن عدم احترام قانون المرور؛ أصبح عادة طبيعية مقبولة لدى أغلبية أفراد المجتمع، و أن 57.76 % منهم يرون أن المجتمع الجزائري يميلون إلى عدم احترام إشارات المرور إذا كانت غير موضوعة في مكانها المناسب في حين وجد بأن 60.95 % أنهم يحترمون إشارات المرور دائما؛ ولكن عندما يدركون وجود الشرطي، و 15.75 % غالبا ما يفعلون

ذلك بينما 4.76 % نادرا ما يقومون بذلك، و 8.57 % لا يفعلون ذلك أبدا (بوظرفة حمو و آخرون ص 111)

و في نفس الدراسة توصل الباحثون إلى أن 73.81 % من أفراد العينة يوافقون على ضرورة تشديد العقوبات على السائقين للمحافظة على احترام قوانين المرور و يرى 70.91 % من المستجوبين بأن ظاهرة عدم احترام القوانين قد أصبحت عادة مقبولة اجتماعيا و يعتقد 46.9 % منهم بأنها أصبحت بمثابة تقليد في حين يرى 62.28 % بأن عدم احترام قوانين المرور يرجع لنقص المتابعة القانونية.

iii. **العوامل المتعلقة بالجوانب التنظيمية**:إن مفهوم التنظيم على حسب **عبد اللطيف إبراهيم بخاري** هو "انه مزيج من الرؤى الواعية في بيئة العمل المنظمة، و المريحة للأفراد، وهي تعتمد على التنبؤ، التخطيط، التنظيم، إصدار الأوامر، التنسيق ثم الرقابة" ومن خلال هذا المفهوم تم الاعتماد على العامل التنظيمي في هذه الدراسة لنرى مدى تفاعله مع العوامل الأخرى من أجل تكوين عامل مشترك يسمى بالعامل الاستهداف لحوادث المرور، وقد اعتمدنا في هذه الدراسة على العوامل التنظيمية النفسية، بحكم التخصص، وكانت هذه الأبعاد هي: (الرضا المهني، الاغتراب الوظيفي، الضغط المهني، الأداء الوظيفي، الالتزام الوظيفي و التطوير التظيمي). فكان كل بعد من هذه الأبعاد مشبعة ببنود خاصة بها.مما أدى إلى تشبعها هي الأخرى بعامل التنظيم، وهذا بعد إجراء عملية التحليل العاملي، لمزيد من التوضيح أنظر الفصل الخاص بعرض و تحليل النتائج. إذا فقبل أن نتحدث عن المبررات التي أدى هذه البنود للتشبع، يجب علينا أن نعرف هذه الأبعاد فيما يلي:

1* الرضا المهني:

يعتبر الكثيرون أن الرضا الوظيفي من أهم الاتجاهات المتعلقة بالعمل بما فيهم السائقون ، ولذا قام العديد من الباحثين والكتاب بدراسته باستمرار ، ولا يزال يحظي باهتمام المديرين في مختلف المنظمات، والسبب الرئيسي لدراسة الرضا الوظيفي في هذا الإطار هو معرفة مدى تأثير هذا البعد على الاستهداف لحوادث المرور وخاصة إذا اعتبرنا أن السائق هو عامل بدرجة الأولى و كما أننا نهدف إلى تزويد المديرين بالآراء والأفكار التي تساعد علي تحسين اتجاهات السائقين نحو العمل أو المنظمة أو الرواتب أو الإشراف أو التدريب وغيرها (حريم أنس ص120)وأورد الباحثون تعريفات متعددة للرضا الوظيفي، فيري البعض أن الرضا عن العمل هو درجة إشباع حاجات الفرد نتيجة العمل ، ويحقق هذا الإشباع عادة عن طريق الأجر ظروف العمل ، طبيعة الإشراف ، طبيعة العمل نفسه ، الاعتراف بواسطة الأخريين(عبد الباقي ،ص 210)

وفي تعريف آخر للرضا الوظيفي فهو عبارة عن" الاتجاه العام للفرد نحو وظيفته"، وعادةً ما يؤثر نظام المكافآت في المنظمة على مستوى شعور الفرد بالرضا، ويكون الفرد راضياً بدرجات متفاوتة عن الجوانب المختلفة في عمله مثل :العمل ذاته والأجور والترقيات وظروف وشروط العمل وسياسات المنظمة(حسن ص 261). ونحن إذ ندرس هذا البعد إلا بعدما أن قمنا بدراسة استطلاعية أجريت على مجموعة من الأساتذة، و المدربين الميدانين، فأكدوا لنا أهمية إدراج هذا البعد ضمن العامل المحور التنظيمي، ثم معرفة ما إدا كان متشبعا أم لا. وعندما قمنا بعملية التحليل الاحصائي، خاصة بعد إعتمادنا على التحليل العاملي، تبين لنا مدى تشبع بنود هذا البعد على المحور التنظيمي ثم تشبعه على العامل الأساسي ألا وهو عامل الاستهداف لحوادث المرور. و قد اعتمدنا في ذلك على اتجاهات المستهدفين نحو محددات الرضا الوظيفي وهي كالتالي:

الراتب.

الترقية.

الأمن.

الاحترام والتقدير.

جماعات العمل.

نمط الإشراف.

الحرية المتاحة في العمل.

العلاوات والبدلات والمكافآت

– **2 الضغط المهني**:إن من بين الأبعاد التي اعتمدنا عليها في هذه الدراسة هو البعد الضغط المهني؛ حيث كان من بين المتغيرات التي شبعت، بعد قيامنا بعملية التحليل العاملي، كما أن هناك بنود يتكون منها هذا البعد شبعت بها سوف نذكرها بشئ من التفصيل، وفي هذا الخصوص سوف نقوم بعملية التفسير لهذا البعد، و المبررات العلمية التي أدت إلى ظهور هذا البعد.

– **العناصر الضغط التي اعتمدنا عليها**: لقد اعتمدنا في هذا الصدد على مصادر الضغط عند السائقين؛ حيث لها علاقة مباشرة بعوامل الاستهداف لحوادث المرور.كما وردت في نموذج جبسون وزملائه 1994م، والمير 1995(المير، عبدالرحيم بن علي ص 207- 252.) – ما يـــلي:

– **1 النفسية**: وهي مثل: القلق والاكتئاب، واضطراب النـــوم، والإحبـــاط، والملـــــل والإرهاق، وعدم تقدير الذات، وفقدان المزاج والعصبية.

– **2 السلوكية**: وهي مثل: الميل للحوادث، والإدمان على المخدرات، والإفراط في التدخين، والسلوك العدواني، وسوء استخدام المخدرات.

– 3 **المعرفية**: عدم المقدرة على اتخاذ القرارات السليمة، وضعف التركيز، واضطراب في الذاكرة وتكرار النسيان.

– 4 **الفسيولوجية**: وهي مثل زيادة ضربات القلب، وزيادة ضغط الدم، وجفاف الحلق، وتزايد إفراز العرق، وتزايد نسبة الجلوكوز في الدم، وارتفاع أو انخفاض حرارة الجسم.

– 5 **التنظيمية**: وتشمل: ضعف الأداء الوظيفي، والغياب، وعدم الرضا الوظيفي والعزلة عن الزملاء، وانخفاض التزام الموظف وولائه وكثرة الحوادث وإصابات العمل.

مفهوم الضغط المهني: هو واقعة أو موقف يشعر الفرد العامل بعجز أو صعوبة في القيام بأداء مهام وظيفته الموكل إليه القيام بها، وينتج عن مواجهة هذا الحدث أو الموقف حالة من التوتر والقلق (حسني؛ ومحمود ص19). أما التعريف الإجرائي للدراسة فيقصد به استجابة مجتمع الدراسة من السائقين أثناء ممارسة القيادة أو عدم الممارسة لمقياس ضغوط العمل المستخدم في الدراسة الحالية، والتغيرات الداخلية والخارجية التي تنشأ عنها استجابة لهذا التفاعل.

مبررات ظهور الضغط المهني كعامل مؤثر على الاستهداف: تنجر عن ضغوط العمل خسائر جسيمة بالأفراد ومنظمات العمل، ومنهم السائقين ويكشف تقرير صدر في الولايات المتحدة الأمريكية عام 1984م أن هناك مليون عامل يتغيبون بسبب الضغوط النفسية، وتقـــدر التكلفة بحوالي (150) بليون دولار سنويا، ويتضمن هذا الرقم ترك العمل، تكاليف الغياب، وطلبات التعويض والتأمين ، وانخفاض مستوى الإنتاجية ونفقات العـــلاج الصحي (Schwimer, p 26). ويتبين من خلال تقـــرير آخر صدر مؤخرا في مجلة (H.R. Magazine, 1991) إلى أن ضغوط العمل تكلف منظمات الأعمال أموال باهضة تتراوح ما بين (150و200) بليون دولار سنويا يذهب معظمها على شكل تكاليف صحية، وكما توصلت إحدى الدراسات إلى نتيجة مفادها أن ما يزيد على 65% من حالات التغيب عن العمل ترجع إلى أمراض أسبابها الضغوط (Tang, T. and Hammontree, p 493-410.)

وكشفت الدراسات في الاتحاد الوطني لأصحاب العمل في الولايات المتحدة الأمريكية أن الضغط النفسي ينشأ عن عدم التقدير وعدم استقرار العمل والعزلة الاجتماعية والاغتراب المهني في محيط العمل، وغموض الوصف الوظيفي – بيتر هانسون (1996م). ضغط العمل طريقك إلى النجاح. ترجمة مكتبة جرير، المملكة العربية السعودية، الرياض، الطبعة الأولي.–

و كما أن لكثرت الشكاوى في مواقع العمل في الولايات المتحدة الأمريكية أدى لزيادة الإجهاد النفسي الناتج عن ضغوط العمل، وحالات الاكتئاب و القلق المزمن والانهيار العصبي، حين كانت

حالات الضغط النفسي تمثل 4,7% من حالات الأمراض المهنية عام 1980م، وقد تضاعفت أكثر من مرتين خلال السنوات الثلاث الأخيرة.

وقد أشار الأطباء أن الفرد عندما يكون تحت أي موقف ضاغط، فإن الدم يتجلط بسرعة أكبر مما لو كان لا يعاني من الضغوط. هذا وقد لوحظت أهمية الضغوط في الاستهداف لأزمات القلب من خلال دراسة استمرت عشر سنوات. وقد لوحظ أن اليابان لديها أقل نسبة من أمراض الشرايين التاجمة عن أي دولة صناعية أخرى، بينما الولايات المتحدة الأمريكية لديها أعلى نسبة، وفضلا عن ذلك فإن نسبة الإصابة بأمراض القلب زادت بدرجة دالة إحصائيا لدى اليابانيين عندما هاجروا إلى كاليفورنيا، وقد وجدت الدراسة أن اليابانيين الأمريكيين لديهم نسبة عالية من أمراض القلب تساوي مرتين ونصف نسبة اليابانيين الذين استمروا في المعيشة على نمط الحياة اليابانية. فاليابانيون التقليديون لديهم استقرار في حياتهم ويعيشون في جماعات عائلية مغلقة، وتتحدد مكانة الفرد المستقبلية في المجتمع منذ الصغر، وليس لديهم انشغال أو توتر أو منافسة على النجاح. كل هذا جعل لديهم نسبة منخفضة مـــن أمراض القلب (كمال، بدرية أحمد ص 201).

التفسير عن طريق الدراسات السابقة: سوف نتعرض في هذا العنصر إلى تفسير من خلال بعض الدراسات السابقة ومنها:

دراسة (ستيفي وآخرون، Steffy, et al, 1988) فوجدت ارتباط بين متغيرات ضغوط العمل، وعدم الرضا، وضغوط الحياة والاضطرابات النفسجسمية(العتيبي، آدم، غازي ص 177-207.).وكشفت دراسة (هاوس وآخرون ص421، House, et al,)

عن وجود علاقة ارتباطية بين الضغوط المهنية التي تتمثل في (أعباء العمل، وصراع الدور، وعدم التقدير من الرؤساء، وانخفاض الأجور، وعدم الترقي، والمشاكل الأسرية، والضغوط الشخصية) وبين الإصابـــــة بالاضطرابات النفسجسمية التي تمثلت في (قرحة المعدة، وزيادة ضغط الدم، وأمراض القلب والذبحة الصدرية).

وقام (ميلاميد وآخرون، ص 1101-1110 Melamed, et al,)

[بدراسة على عينة مكونة من 729 عاملا في إسرائيل، وكشفت نتائج الدراسة أن العمال الذين حصلوا على درجات مرتفعة في ضغوط العمل أكثر تعرضا لحوادث العمل من العمال الذين حصلوا على درجات منخفضة في الضغوط.

3 محددات الأداء الوظيفي:

يتفق عدد كبير من الباحثين في تحديد المقصود بالفعالية التنظيمية حيث يشيرون إلى مدى قدرة المنظمة على تحقيق أهدافها ومدى قدرتها على اكتساب الموارد من البيئة الخارجية.

حيث أجريت دراسات عديدة بهدف التعرف على العوامل التي تؤدي إلى حالة تدني مستوى الأداء الوظيفي للعاملين على اعتبارها مؤشرا يحمل في طياته نتائج سلبية على أداء وفعالية المنظمة. وأكدت العديد من الدراسات أن هناك ارتباطا قويا بين مستوى الأداء الوظيفي للأفراد من جهة ومستوى كل من الرضا الوظيفي والولاء التنظيمي والضغوط العملية من جهة أخرى. ويمكن عرضها من خلال الآتي:

علاقة الأداء بالحوادث المرور:

تتعرض المنظمات المعتمدة على النقل إلى كثير من أنواع الضغوط التي تؤدي دورها بين المتغيرات. ويظل موضوع الحوادث من الأهمية بمكان بحيث يمثل رد فعل تقويمي وانفعالي وسلوكي له تأثيره الواضح بالتنظيم من ناحية وبالأفراد من ناحية أخرى. ويحمل الحوادث ما يحمله من السلبيات، فهو في ذاته يحمل أهمية وفاعلية ذاتية لها أثرها في مستوى الأداء الوظيفي كما أن نتائج الجانب السلبي للضغط هي التي تحظى باهتمام الباحثين ورجال الإدارة، لما له من أثار ضارة على الفرد و المنظمة و المجتمع بصفة عامة.

ويؤكد العديلي بأن العلاقة بين المنظمة و الفرد العامل بها تلعب دورا مهما في عملية الضغوط و آثارها المختلفة في أداء العاملين داخل المنظمة، ولذلك تظهر نتائج جودة إدارة الحوادث أو سوء إدارتها في منظمات العمل بشكل واضح على الأفراد وإنجازاتهم داخل هذه المنظمات. يمكن أن تؤدي الحوادث إلى خلل وظيفي لدى كل من الفرد والمنظمة. إن زيادة الحوادث يؤثر بشكل قوي على أداء العاملين بالمنظمة، حيث ينخفض الأداء عادة وبشكل حاد مع ارتفاع مستويات الحودث (محمد، 1992 ص 69-95). وتؤكد بعض الدراسات مثل دراسة (المير 1995 ص 207 252) بأن هناك علاقة سلبية بين حوادث العمل و الأداء الوظيفي. بمعنى أن حوادث العمل تعوق الأفراد و المنظمة عن تحقيق أهدافهما، وذلك لأن الأفراد الذين يواجهون حوادث العمل يمضون وقتهم في محاولة للتغلب على هذه الحوادث أو القيام بنشاطات تضر بالمنظمة. إن تعرض العاملين بالمنظمة للحوادث العملية قد يؤدي إلى عواقب وخيمة وتلحق أضرارا شديدة بالأداء الوظيفي أو بالإنتاجية وفاعلية المنظمة من خلال بعض السلوكيات العدوانية كالقيام بالعديد من الأعمال التخريبية بالمنظمة مثل إتلاف المخرجات وتضييع وقت ومواد المنظمة وتدمير المباني و الأجهزة وتقييد الإنتاج (العتيبي، 1998 ص 15-40). تؤكد العديد من الدراسات النظرية القائلة بأن حوادث العمل تعد العامل الرئيس في كثير من المشكلات التنظيمية وبخاصة مشكلات الأداء المنخفض، والعدوانية والتخريب، وترك العمل و الغياب، وبالتالي ذلك كله يؤدي إلى انخفاض الفعالية للمنظمة(الهنداوي، 1994 ص 89-131)

4- الالتزام التنظيمي: ونحن إذ نتناول هذا البعد الذي يدخل ضمن مكونات الاستهداف لحوادث على النتائج المتحصل عليها من التحليل العاملي حيث شبع هذا البعد ببنوده المعتمد عليها بالعامل الأساسي و هو الاستهداف ولمزيد من التوضيح لاحظ الفصل الخاص بعرض و تحليل النتائج، تناولنا هذا البعد اعتمدا على رأي الأساتذة المختصين، و المدربين الميدانين.

يرتبط نجاح أي منظمة أو مؤسسة بزيادة إنتاجيتها وقدرتها على تحقيق أهدافها وهذا بلا شك يعتمد بشكل كبير على مدى قدرة أفرادها وكفاءتهم وقوة أدائهم ، وكلما كان العاملين بالمنظمة على مستوى عال من الالتزام بعملهم كلما استطاعت هذه المنظمة القيام بدورها وتحقيق أهدافها المرجوة، ولا يستثنى من هذا الأمر السائقين الذين يعتبرون عمال بالدرجة الأولى.

ويرجع سر الاهتمام بالالتزام التنظيمي كظاهرة إدارية إلى العناية بدور الفرد في المنظمة حيث أن الفرد هو حجر الأساس في أي منظمة وأهميته تفوق أهمية أي عنصر من عناصر أو وسائل الإنتاج الأخرى، في نفس الوقت فإن الفرد له اتجاهاته وتفكيره وآراءه الخاصة وعواطفه ودوافعه وطموحاته التي توجه سلوكه وتتحكم به وبذلك نجد صعوبة في التحكم والسيطرة على أي من مكونات البيئة النفسية للفرد، كما لايمكن استخدام معايير ثابتة للتحكم في التصرفات الإدارية والسلوك التنظيمي تجاه جميع الأفراد العاملين في المنظمة إذ أن كل فرد منهم له ما يميزه عن غيره والفرد نفسه يتغير من موقف إلى آخر ومن وقت إلى آخر بحسب ما يؤثر فيه وما يحرك تفكيره (عبد المجيد 2005ص 284) والالتزام التنظيمي يزيد من ارتباط الفرد بعمله، ويجعله يبذل جهوداً عالية لإنجاحه ويبدي رغبة قوية في البقاء فيه، والاستمرار لفترة أطول، والتميز في الأداء، كما يقلل من السلوك السلبي كالإهمال والتقصير في العمل والغياب أو ترك العمل أو الشعور بالإحباط وبتحقق الولاء التنظيمي للأفراد تحقق المنظمات التي تهتم بالنقل أهدافها بكفاءة و فعالية(الزهراني 1424 40هـــ) ومن هنا فإن نجاح المنظمة ووصولها إلى أهدافها يرتبط بشكل كبير بمدى إيمان الأفراد العاملين بتلك الأهداف وقناعتهم بها وسعيهم للوصول لتحقيقها وشعورهم بتطابق هذه الأهداف مع أهدافهم الشخصية أو الذاتية أو على الأقل قربها منها. إن مفهوم الالتزام التنظيمي وإن كان مفهوماً قديماً في مجال العلوم الإنسانية إلا أنه لم يحظ بالاهتمام الكافي في مجال الإدارة إلا بعد ظهور المدرسة السلوكية التي تؤكد على العلاقات الإنسانية وأهميتها في مجال التنظيمات المختلفة.

وتشير الدراسات والأدبيات السابقة في مجال الإدارة إلى أن الالتزام التنظيمي أصبح من الموضوعات التي تهتم بها إدارة المنظمات، خاصة وأن مفهومه العلمي الصحيح لم يحظ بالاهتمام المطلوب من قبل لمختصين إلا في نهاية الستينيات وأوائل السبعينيات من القرن . لعشرين(عبد المجيد ص 284).

وهنالك العديد من الدراسات العربية التي تناولت فكرة الالتزام التنظيمي غير أنها استخدمت مسميات مختلفة نتيجة الاختلاف في ترجمة المصطلحات من اللغة الإنجليزية إلى اللغة العربية إلى الالتزام التنظيمي (Organizational Commitment)فمنهم من ترجم مصطلح ومنهم من ترجمه إلى الولاء التنظيمي ومنهم من ترجمه إلى الانتماء.

مفهوم الالتزام التنظيمي:

يعبر الالتزام التنظيمي عن استعداد الفرد لبذل أقصى جهد ممكن لصالح المنظمة ورغبته الشديدة في البقاء فيها، ومن ثم قبوله وإيمانه بأهدافها وقيمها.و المنظمة في هذا الإطار يقصد بها الهيئة التي ينتمي إليها السائق وهي وزارة النقل بالنسبة لسائقي السيارات الأجرة.

مبررات دراسة الالتزام التنظيمي:

إن الكثير من الأنماط السلوكية التي تؤدي إلى كلفة عالية وخدمة سيئة في القطاع النقل مرجعها إلى عدم الالتزام التنظيمي من قبل المديرين والعاملين، وذلك لارتباطه بعدد من العوامل ومن أهمها:

- سلوك الفرد ونشاطاته مثل :التحول الوظيفي والتغيب وغياب الفاعلية
- ارتباطه بالهيكل المعرفي مثل :الرضا الوظيفي والمشاركة والتوتر الوظيفي.
- ارتباطه بسمات ودور الموظف بما فيها :الاستقلالية والمسئولية ونوع الوظيفة وصراع الأدوار والغموض.
- ارتباطه بالسمات الشخصية للموظف مثل :العمر والجنس والحاجة للإنجاز .

عناصر الالتزام التنظيمي:

- الالتزام نحو العمل
- والالتزام نحو الواجبات
- الالتزام بالمهام الداخلية للعمل
- الالتزام نحو المنظمة
- الالتزام نحو المهنة
- الالتزام نحو جماعة العمل

التفسير عن طريق الدراسات السابقة: هنا يجب هلينا أن ندعم مواقفنا من التفسير الذي ذكرناه سابقا بدراسات سابقة التي بينت أهمية و دور الجانب التنظيمي الاستهداف لحوادث المرور وسوف نردها باختصار شديد لأنها ذكرت في الفصل الخاص بالدراسات السابقة بشئ من التفصيل و من بين هذه الدراسات ما يلي:

دراسة كير W.A.KERR : قام بهده الدراسة في إحدى مصانع أجهزة الراديو بأمريكا ووجد بأن الحوادث تزيد بصفة فادحة في الأقسام التي تقل فيها إمكانية الترقية ،وعدم وجود فرصة للنقل الداخلي إلى أقسام مصانع أخرى والتي تتميز بوجود مستوى مرتفع من الضوضاء أما الحوادث الخطيرة فكانت تتمركز أينما يسيطر عليها العمال الذكور ويوجد فيها فرصة قليلة للترقية والتنقل ،وفرصة قليلة للتعبير عن طموحات العمال .(د عبد الرحمان العيسوي ص301).

دراسة محمد البكري 1991:

- عنوان الدراسة: سمات الشخصية، وعلاقتها بالحوادث في الصناعة.
- هدف الدراسة: معرفة مدى الارتباط بين سمات الشخصية، والتعرض للحوادث في العمل.
- أدوات الدراسة: طبق الباحث اختبار الشخصية المتعدد الأوجه على عينة مستهدفة للحوادث، وأخرى ضابطة، لم تتعرض لأي حادث.
- نتائج الدراسة: دلت نتائج الدراسة على وجود علاقة دالة بين السيكوباتية وبين الحوادث بلغ مقداره (0,23 ,5)، كذلك وجد علاقة بين العدوان، والحوادث مقداره (0,27). (البكري ص110).

5- التطوير التظيمي:

مفهوم التطوير التنظيمي:

عملية إحداث تغييرات مخططة وايجابية في الهياكل التنظيمية والوظائف وتكنولوجيا العمل وسلوكيات العاملين وفق أسس معرفية تساهم في تحقيق جودة حياة العمل (Wendell and Cecil,1978). ولأغراض البحث الحالي يمكن تعريف التطوير التنظيمي بأنه التحسينات في كل من:

أ. مهارات وقدرات العاملين المهنية والوظيفية.

ب. خصائص الوظائف.

ج. تقنيات وإجراءات العمل.

د.الهيكل التنظيمي.

تفسير التطوير على ضوء الدراسات السابقة

أوضح ليكرت (Likert ,1967 p 201) اهمية مشاركة الأفراد العاملين في عمليات تطوير العمل ودور هذه المشاركة في تحقيق الأداء الافضل، و بالتالي التقليل من الحوادث فالمشاركة في اتخاذ القرارات واحدة من العناصر المؤثرة في رغبة الأفراد في إجراءات التطوير والتغيير، فالتركيز في عملية التطوير التنظيمي على التفاعلات السلوكية وتدعيم السلوكيات الايجابية يساهم في خلق بيئة تنظيمية صحية ومنظمة صحية سلوكياً.

إن التركيز على سلوكيات الأفراد والجماعات في عملية التطوير التنظيمي يتطلب جهوداً ادارية متواصلة قد تمتد إلى سنوات لتشكيل العلاقة التعاونية بين المديرين والأفراد العاملين في جميع المستويات الادارية، هذه الجهود التعاونية لابد وان تستند على روح الفريق وتشكيل فرق عمل صغيرة لاجراء تحسينات كبيرة في المؤسسة.

إن بناء فرق العمل الفاعلة في اية مؤسسة يستند على مجموعة من الاسس السلوكية في التطوير، من بينها اسس ونظريات التفاعلات الإنسانية، وكذلك نظرية التعلم التنظيمي التي اشار اليها سنج (Senge,1990 p7-23)، حيث اوضح بأن تطبيقات التطوير التنظيمي لابد وان تكون وفق ثلاثة مستويات، المستوى الاول هو تطوير كل قسم أو وحدة إدارية في المؤسسة والتركيز على تعلم الأفراد في تلك الوحدات المفاهيم والتطبيقات الجديدة التي تؤثر على أداء المنظمة.

أما المستوى الثاني فيتضمن احداث تغيير في جميع الوحدات والاقسام بناءً على ادراك الاقسام لنتائج جودة حياة العمل المترتبة على عملية التطوير لقسم او وحدة ادارية محددة. أما المستوى الثالث فيتضمن اعادة التغيير الجذري الشامل في جميع السياسات والهيكل التنظيمي والعمليات لدعم عملية التعلم والرؤية الجديدة (نفس المرجع السابق).

ان نظرية سنج في التطوير التنظيمي تستند على خلق ونقل وتداول المعرفة (إدارة المعرفة)، إضافة إلى تقليل الصراعات بين الأفراد والجماعات والتي يكون مصدرها التطوير التنظيمي.

إن المؤسسات المعتمدة على المعرفة لابد وان تركز على مواردها البشرية من حيث قدراها المهنية (التخصصية) والمهارات الدولية كمهارات اللغة والمهارات الرقمية، فضلا عن السـمات الشخصـية المؤثرة على الأداء،و من هذه السمات التي اصبح لها اهميتها في المرحلة الراهنة، قدرة الأفراد على تقويم كفاءة ادائهم،و درجة الالتزام التنظيمي،و درجة الثقة بالنفس والقدرة على الإبداع والابتكار. هـذه الخصائص تعد من المؤشرات الاساسية لتكيف الأفراد مع التطوير والبناء المعرفي، وهي في الوقت ذاتـه مصادر القوة التنافسية بين المؤسسات استناداً على المعرفة الممتلكة سواء كانت معرفة معلنة او ضـمنية (Lundvall , 2000 p125-141).

ولذلك فان المنظمات التي تسعى إلى تبني المدخل المعرفي في عملية التطوير التنظيمي لتخفيض نسبة الحوادث العمل تركز على الأفراد العاملين من ذوي المعرفة المتميزة وتعتمد على تطبيقات ادارية متنوعة لتأسيس المعرفة لديها ومن اهم هذه التطبيقات المشاركة في صناعة القرارات، وتصميم أنظمة حوافز منسجمة مع حاجة وقدرة الأفراد وتوفير بيئة تعلم من خلال أنظمة المعلومات والاتصالات المفتوحة (Rao,1993 p3-11).

ب- **تعريف الجانب الذاتي**: يشتمل النظام النفسي كل مظاهر الحياة النفسية من سلوكات وظواهر شعورية ولاشعورية. هذا النظام الذي يعتبر محددا أساسي للشخصية سيكولوجيا. كم يتم تحديده بالجوانب المعرفية، و المهارات و القدرات النفسحركية

i. **العوامل النفسية**: هو التوجه سائد في الجانب الانفعالي الدافعي من تنظيم الشخصية ، تكون نابعة من داخل الفرد ، قوامه طاقات محركة وموجهة مستمدة من الإثباتات الذاتية التي تنبع من داخل الفرد، وكما تنشيط الجهد الذاتي وشحن طاقات الفرد وتعبئتها في سبيل مغالبة الصعوبات والمعوقات، ومن ثم مواجهة ما يعترض تحقيق أهدافه وبرامجه ، سواء كانت معوقات خارجية تفرضها الظروف المحيطة به ،أو معوقات أو مثبطات داخلية ذاتية كالنزعات السلبية والخوف والوهن والتردد .(علي أحمد الكركي، ص52) و في هذا الإطار سوف نتحدث عن المتغيرات التالية:

- حب العمل
- الخمول النفسي

- البساطة
- سرعة الغضب
- الخجل
- الشجاعة
- القلق
- حب النفس
- الرضا عن النفس
- الصبر
- العدوانية
- الاكتئاب
- التوتر النفسي
- الثقة بالنفس
- الخوف الشديد
- الحزن
- الضغط النفسي

المبررات العلمية لمكونات النفسية للاستهداف: سوف نوردها على حسب ما طرحه **الدكتور حمود هراع الشريف** "تمثل الحوادث المرورية معضلة عصرية حيث تقضي على أرواح الكثيرين وينتج عنها الكثير من العاهات وتتسبب في تلفيات هائلة للممتلكات العامة والخاصة .وتشير بعض الإحصاءات إلى أن عدد الوفيات الناجمة عن حوادث السيارات، كما أشار لذلك مرسي الباحث بالمعهد العالي للخدمات الاجتماعية، يربو على 300 ألف شخص سنويا، 15 مليون .ومن المحزن أن 10 % من بين هؤلاء هم من الأطفال، وقد ترتفع - كما يتراوح عدد المصابين بين 10 % نسبة الأطفال في بعض الدول لتصل إلى أكثر من 20 % كما تشير نشرة المعهد المروري الأردني .وتبذل جميع الحكومات جهودا مضنية للحد من الحوادث والحد، بالتالي، من آثارها السلبية."(حمود هراع الشريف، ص541)

لكن المؤسف أن الآثار السلبية لحوادث السيارات ترتبط في أذهان الكثيرين بالخسائر المادية والآلام والإعاقات الجسدية فقط .أما الآثار النفسية، ربما بسبب من إخفائها على الملاحظة الحسية المباشرة، فلا يُلْتّفَتَ إليها، ويتجاهلها الكثير حتى ممن لهم صلة من الباحثين. والذي يحسن التذكير به أولا هو أن 'الجروح النفسية 'التي تصيب الذين يتعرضون للحوادث المرورية قد تلازمهم زمنا طويلا جدا، حتى بعد أن تشفى الجروح الجسدية وتُتّناسى آلام الخسائر المادية .ولعل ذلك هو السبب في عدم استعادة بعض الرياضيين لمستويات الأداء التي كانوا عليها قبل تعرضهم لإصابة ما .إن الجروح النفسية لا تقل ضررا عن الجروح الجسدية إن لم تكن آثارها أكثر فداحة .ومما يلفت النظر أن شركات التأمين في الدول المتقدمة تدفع تعويضات مجزية عن آثار الجروح النفسية الناجمة عن حوادث السيارات. والحوادث المرورية تنتج، جزئيا، من مخالفات يرتكبها فرد، ويتأذى بها فرد آخر أو مجموعة من أفراد المجتمع. ولعل مما يزيد الوعي بفداحة أخطار الحوادث المرورية ويحفز الجهود للتخفيف من ويلاتها هو أن نبحث في آثارها النفسية .

تفسير النتائج على ضوء الدراسات السابقة:

كدت دراسة قام بها فرج عبد القادر طه و المتعلقة بالأسباب النفسية للسرعة الزائدة؛ عن أن من الأسباب النفسية للسرعة الزائدة ما يلي: (فرج، عبد اللطيف حسن ص 812)

تأكيد الذات والإثبات للآخرين بالقدرة (الشجاعة).

الغضب والانفعال في العمل.

الرغبة في الوصول إلى الهدف في وقت قصير (عدم الصبر).

الغضب والانفعال داخل البيت.

الشعور بالوحدة.

الاستهانة بالحياة.

الاستهانة بحياة الآخرين.

عدم الوعي بالحوادث المرورية.

الشرود الذهني.

حب النفس.

الانشغال مع الأغاني.

عدم الخوف من مراقبة الدوريات.

دراسة **الصقر، عبد الله نجر** (**1418هـ**) حول مشكلة حوادث المرور في مكة المكرمة من واقع الإحصاءات الرسمية، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية (الصقر، عبد الله نجر ص 53).

اتضح من دراسة **دفينباشر وآخـــرون** أن الغضب والعدوان وسلوك المخاطرة والحوادث الناتجة عنها في ثلاث مجموعات من السائقين(Deffenbacher, J. L and et al 895-910)

تمت مقارنة سائقي السيارات مرتفعي الغضب الذين يعترفون بمشكلاتهم وينشدون العلاج مع سريعي وقليلي الغضب من السائقين الذين لا يعترفون بمشكلاتهم ولا ينشدون العلاج من هذه المشكلات. وقد تبين من نتائج هذه الدراسة أن كلا المجموعتين من سريعي الغضب من سائقي السيارات يتشابهون في زيادة العدوان وانخفاض التكيف البناء في القيادة وجربوا حوادث أكثر من قليلي الغضب من سائقي السيارات. كما أن المجموعات من سريعي الغضب لا يختلف بعضها عن بعض ولكنهم أظهروا سمة قلق أعلى من قليلي الغضب، كما أظهرت الدراسة كذلك أن كلا المجموعتين من سائق السيارات الغاضبين بحاجة إلى تدخل علاجي مختلف من مجموعة لأخرى.

وهكذا نستنتج أن سمات الغضب والعدوان من السمات المؤثرة في زيادة نسبة الحوادث لدى سائقي السيارات وهذه من السمات الانفعالية لدى شخصية الفرد.

وقد أجرى **ديفنباشر وآخرون** (نفس المرجع السابق ص 912)دراسة بعنوان [العلاج السلوكي المعرفي للسائقين مرتفعي الغضب]. حيث قورن استخدام أسلوب الاسترخاء والاسترخاء المعرفي cognitive-relation بأسلوب عدم إجراء أي تدخل في علاج سريعي الغضب من السائقين، وتبين أن الأسلوب الأول قد خفض من مؤشر الغضب والعدوان لدى قائدي السيارات ورفع مؤشر الطرق الوقائية في التعبير عن غضب القيادة، كما أن التدخل بأسلوب الاسترخاء العرفي قلل من تكرارات سلوك المخاطرة، وكلا الأسلوبين قللا من سمة الغضب كذلك.

وفي دراسة قام بها **النافع والسيف** (1408هـ)، تعرضت الدراسة ضمن ما تعرضت لـه سمات شخصية قائد السيارة وقد اختيرت عدة سمات شخصية لها علاقة بسلوك قيادة السيارات، وهذه السمات هي: [النافع، عبد الله وخالد السيف ص231]

- القهرية ويقصد بها قهر الشخص على السلوك ضد نواياه.
- القلق وهو الحالة الانفعالية غير السارة حيث يخفق دافع قوي أو رغبة حالية قوية في الوصول إلى هدفها.
- العصابية، وهي الخاصة التجريدية للخلق العصابي أما العصاب فهو العرض المرضي الأساس عبارة عن اضطراب نفسي وظيفي بلا أسباب عضوية، مصادره الأساسية الصراع الانفعالي وغالباً ما يمكن فهمه وعلاجه بواسطة العلاج النفسي.
- الاندفاع impulsion وهو شعور ملح للتصرف بصورة معينة وفورية مع وجود حالة من عدم الراحة المقلقة وحساسية خاصة للمنبهات المثيرة لاستجابات معينة والفعل المندفع يحدث دون تفكير أو تحكم إرادي.
- المسئولية وهي تقدير السلوك ونتائجه أو الحالة التي يكون عليها الشخص الراشد المفترض قدرته على اتباع النظام والعادات والمعايير المختلفة.

وقد أجرى **التويجري وآخرون** دراسة عن الحوادث والمخالفات المرورية لدى صغار السن والخصائص الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها على عينة من الشباب في كل من الرياض وأبها وحائل، وكشف الدراسة ضمن ما كشفت أن السلوكيات أو التصرفات الخاطئة يقف ورائها نمط من الشخصية لديه استعداد أو تهيؤ أكثر من غيره للوقوع في الحوادث، كما أثبتت الدراسة أن لدى مرتكبي المخالفات والحوادث المرورية لديهم نفس الشخصية بسماتها النوعية التي تتمثل في العدوان سواء في صورته العامة أو النوعية كالغضب والعداوة، والعدوان البدني، والعدوان اللفظي، وفي المخاطرة، والبحث عن الإثارة، والاندفاعية، والاستهتار، واللامبالاة الاجتماعية، وعدم الشعور بالمسئولية الاجتماعية، ومجاراة الشباب للتصرفات أو السلوكيات الخاطئة، والاتجاهات السلبية نحو الحوادث (التويجري، محمد عبد المحسن وأخرون ص310).

كما كشفت دراسة **النافع والسيف** عن وجود ارتباط جوهري بين سمات الشخصية وأنماط القيادة، فالقيادة الآمنة التي تتبع أصول السلامة وتلتزم بالنظم والآداب المرورية ترتبط ارتباطاً إيجابياً بسمات المسئولية وسلباً بسمات الشخصية السلبية كالاندفاعية والقهرية والعصابية والقلق، والقيادة الخطرة غير الآمنة ترتبط إيجاباً بسمات الشخصية السلبية وسلباً بسمات الشخصية الإيجابية إذ أن السلوك القيادي هو جزء من السلوك العام الذي يرتبط بالسمات العامة لشخصية الفرد **(النافع، عبد الله وخالد السيف ص 210)**.

وقد كشفت نتائج دراسة (نفس المرجع السابق ص 222.) ضمن ما كشفت عن نمط ساذج من أنماط قيادة السيارات يتمثل في تصرفات أفراد المرحلة العمرية دون الثامنة عشرة، وهي المرحلة التي لم تنضج فيها بعد مهارات التحكم في السيارة، ومواجهة مفاجآت الطريق في الوقت الذي تتضمن فيه هذه المرحلة العمرية خصائص التهور والرعونة، وعدم تحمل المسئولية.

كما أوضحت دراسة **السيف وآخرون** ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور في كل من منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية ووسائل تلافيها (السيف وآخرون ص15).

وفي دراسة قام بها **ايفرسون ورندمو** .(Iversen, H & Rundmo, p 1251-1263) عن الشخصية، ومخاطرة القيادة والاشتراك في حوادث بين السائقين النرويجيين، أجريت في عام 2000 و 2001 على 2605 نرويجي بواسطة مقياس تقرير ذاتي. وقد اشتمل المقياس على الأبعاد والعوامل الآتية البحث الإحساس، ومركز التحكم، وغضب السائق، والمعيارية، القيادة الخطرة، والاشتراك في الحوادث. أظهرت الدراسة في ربطها لمتغيرات الشخصية في علاقتها بالحوادث المرورية أن أولئك الذين يتسمون بالبحث عن الإحساس والعزو الخارجي والغضب أثناء القيادة والسلوك المعتدل يشتركون أكثر في المخاطرة أكثر حين يقودون السيارة مقارنة بأولئك الذين يحصلون على درجات أقل في هذه المتغيرات.

ii. **العوامل المعرفية**: إن من بين العوامل المكونة للاستهداف هو العامل المعرفي، الذي له دور في تحديد ظاهرة الاستهداف، وبعد عملية التحليل الإحصائي باستعمال التحليل العاملي تبين لنا أن هناك متغيرات عديدة متشبعة بهذا العامل المعرفي الذي هو الآخر شبع ببنود عدة وهي:

- التركيز
- الإدراك الحسي
- الاستعداد العددي
- الابتكار
- تقدير المسافات
- التدريب
- الذاكرة
- الذكاء
- اتخاذ القرار
- الاستعداد اللفظي

مفهوم العوامل المعرفية: هي عبارة عن فروق ثابتة بين الأفراد في إدراك البيانات و المعلومات، وتنظيمها ومعالجتها ثم تذكرها، وبسبب الاعتقاد بأن هذه الفروق الفردية المتزامنة في طبيعتها، فإنها من الممكن أن تؤثر على أداء السائق للمهام المختلفة و العوامل المعرفية هي مجموعة سلوكات تختلف من شخص لآخر في معالجة للمعلومات و هي لا تعكس بالضرورة مستويات الذكاء أو أنواع أخرى من القدرات الخاصة، فالقدرات تشير إلى استعدادات للقيام بمهام أو مهارات، ولكن العوامل المعرفية تشتمل على خطوات لمعالجة المعلومات.

المبررات العلمية لمكونات المعرفية للاستهداف: إن للجوانب المعرفية دورا كبيرا في الحياة الإنسانية فالترابط المعرفي للعمليات العقلية العليا هو المساهم في بقاء، و تكيف الإنسان مع بيئته مهما حصل فيها من التطور؛ بل هو المساهم في هذا التطور بفضل قدراته و مهارته المعرفية التي وهبها الله له حيث وصل إلى ما وصل إليه من الاختراعات، و الابتكارات، ولا نستثني من ذلك فكرة اختراع السيارة.

وكما نعلم أن هناك فروق فردية تحكم الإنسان، مما يجعلنا نميز بين الأفراد الذين يتمتعون بمحدوديات مختلفة في امتلك القدرات المعرفية، أي بمعنى آخر كل فرد له مقدار خاص من هذه العوامل، فدرجة الذكاء، و قوة التذكر – على سبيل المثال – مختلفة من شخص لآخر، و رغم هذا الاختلاف إلا أن هناك مركبة واحدة تعمل بنظام واحد وبنسق معروف لدى السائقين، رغم هذا كله نجد هناك من

يتعرض للحوادث بصفة مستمرة، وهذا نظرا لأن السائق أخطأ في تقدير المسافة أو لم يتذكر إشارة المرور التي تقول بأن هناك أشغال ....

إذا فمن هذا المنطلق؛ فإننا ندرك أهمية الاعتماد على هذا العامل لتحديد المتغيرات التي يكون فيها الإنسان ضعيفا لتقويته بالتدريب و التكوين و التعلم، كما أن هناك مبررات أخرى نبين من خلالها أهمية الجوانب المعرفية:

- عدم الاهتمام بمبدأ تصحيح نسق إنسان–آلة وجعله يسير بسيرورة مكيفة
- غياب عنصر تدعيم نسق إنسان– آلة بعناصر جديدة تسهل عملية السياقة
- تأثير المثيرات الخارجية و عدم قدرة السائق على تصفيتها مما يؤدي به إلى ارتكاب أخطاء و بالتالي الوقوع في الحادثة.
- تشتت انتباه السائق نظرا للملل و العبء الذهني المفروض عليه
- عدم أهلية العمليات التدريبية، و التكوينية، و التعليمية لسائقين و المدربين أنفسهم

وكما ذكر في الفصل الثالث عندما تكلمنا على العوامل المعرفية أشرنا إلى أن عملية السياقة تتطلب فئتين من القدرات المعرفية وتشمل: الذكاء العام، و القدرات النوعية (الانتباه، التذكر، و السرعة في التفكير ....) (عباس عوض 1983).

* **تفسير النتائج على ضوء الدراسات السابقة**: في هذا الإطار هناك نظرية تفسر عملية الوقوع في الحادثة و هي النظرية التجريبية التي ترى بأن الحوادث لها أسباب كثيرة فمثلا السائق يتأثر بمتغيرات عديدة، فخروج الحيوانات بشكل مفاجئ، و المارة، كثرة المركبات... كلها منبهات لها أثرها على الوظائف المعرفية في الإنسان مثل (الإدراك الحسي، التذكر، و التفكير...).

دراسة كيفارت وتيفن :

قد هدفت هذه الدراسة إلى توضيح العلاقة بين قوة الإبصار وارتكاب العامل الحوادث، و تأثير الخبرة على الحوادث ،فقام الباحث بقياس القدرة على الإبصار المطلوبة في 12 وضيفة ،ثم قيست القدرة على الإبصار لدى العمال المشتغلين بهذه الوظائف، وذلك لمعرفة ما إذا كانت قدرة العامل تتلاءم مع القدرة المطلوبة للتحمل من عدمه،روقد أدت النتائج إلى اعتبار أن 11 وظيفة من12 وظيفة كانت نسبة الذين لم يرتكبوا حوادث أعلى من العمال الذين يمتلكون قوة الأبصار المناسبة عن أولئك

الذين لم يجتازوا اختبار الأبصار أما الوظيفة الأخيرة (12) فلم يوجد فيها أي فرق في الحوادث. (د عبد الرحمن العيسوي)

دراسة قدري محمود حفني 1971:

– عنوان الدراسة: دراسة تجريبية لأثر الجمود الإدراكي والجمود الحركي على التعرض للإصابات في الصناعة.

– هدف الدراسة: الكشف عن العلاقة بين الجمود الحركي، والإدراكي كما تقيسه الاختبارات المستخدمة في الدراسة وبين التعرض للحوادث.

– أدوات الدراسة: طبقت بطارية اختبارات لقياس الجمود من خلال مدى مقاومة المفحوص لاكتساب عادة إدراكية أو حركية جديدة وتألفت العينة من (50) عاملا مستهدفا للحوادث، وتمثل العينة التجريبية، وأخرى ضابطة وعدد أفرادها (50) عاملا.

– نتائج الدراسة: بينت الدراسة وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين الجمود بمظهريه الحركي والإدراكي، وحوادث العمل، كما وجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الحوادث والخبرة في العمل. (حفني – 1971)

دراسة محمود السيد أبو النيل 1985 :

عنوان الدراسة : حوادث السائق وعلاقتها بالذكاء و القدرات الشخصية

–هدف الدراسة : تهدف الدراسة إلى التعرف على النواحي التي ترتبط بحوادث السائق من ذكاء عام أو لفظي أو عملي ،ومن قدرات خاصة بالعمل ومن نواحي مسقطة في الشخصية.

–أدوات الدراسة: طبق الباحث عدد من الاختبارات اختبار تفهم الموضوع ومقياس وكسلر بلفيو – اختبار القدرات لقياس قوة البصر– التآزر زمن الرجع، وبلغ عدد أفراد العينة المستهدفة (25) سائقا وعدد أفراد العينة الضابطة(27) سائقا.

–نتائج الدراسة: بينت نتائج الدراسة وجود ارتباط بين المتغير السيكوباتية والمخاوف وعدد الحوادث.

–لا يوجد ارتباط بين الذكاء والحوادث.

إن اختبار التآزر هو الاختبار الوحيد الذي يميز تميزا دالا بين مجموعة السائقين المستهدفين وغير المستهدفين.

في حقيقة الأمر هناك العديد من الدراسات تناولت العوامل المعرفية و أثرها على الحوادث وقد تم شرحها بشيء من التفصيل في الفصل الخاص بالدراسات السابقة، سوف نذكرها الآن باختصار وهي:

1-دراسة لوو LOO 1978 و تهدف إلب البحث عن نمط الإدراك الخاص بالاعتماد على المجال أو الاستقبال وقدرة السائقين على إدراك إشارات المرور اللفظية و الرمزي

2-دراسة لماثيوس و موران MATHEWS MOREAN 1986 وتهدف هذه الدراسة إلى معرفة العلاقة بين الفئات العمرية و إدراكهم للمخاطر و الثقة في قدراتهم على القيادة

3-دراسة جناح JONAH 1986 الدراسة تهدف إلى معرفة دور المتغيرات الوسيطة بالسلوك إدراك المخاطر

4-دراسة إيزون و زملائه 1990 وكانت نتيجة البحث أن أولئك الذين يستطيعون استخدام قدراتهم المعرفية كانوا أكثر ميلا لتفادي النتائج السيئة في المواقف الخطر.

iii. **العوامل النفسحركية**: من خلال النتائج المتحصل عليها، بعد التحليل الإحصائي باستخدام التحليل العامل دائما تبين لنا صحة الفرضية القائلة بأن من مكونات الاستهداف هناك مكون العوامل المتعلقة بالقدرات النفسحركية؛ حيث تشبعت ببعض المتغيرات وهي:

- سرعة اليدين
- زمن الرجع
- حركة اليدين
- سرعة الأصابع

مفهوم القدرة النفس الحركية:

وترتكز هذه القدرة على استعمال جزء من الجسد أو بعضه أو كله، وتتضح من خلال سلامة الحواس، و هذه القدرات تظهر من خلال اللعب، و مثال ذلك استخدام القدم في الركض أو القفز أو التسلق أو السير على الحبل وغيرها من الألعاب البدنية الحركية. و تتضح كذلك من خلال استخدام الأطراف للتعامل مع الآلات والأجهزة الموسيقية أو الميكانيكية وفي المهن مثل السياقة

النجارة والحدادة والنحت، ... وكذلك المجالات التي تتطلب استخدام أعضاء الجسد كله أو جزءٍ منه. وتعتبر الاختبارات في النواحي الحسية الحركية من أقل الاختبارات تواجداً مقارنة باختبارات القدرات العامة والقدرة الإبداعية.

المبررات العلمية لمكونات المعرفية للاستهداف: من خلال المفهوم السالف الذكر يمكننا أن نحدد المبررات المنطقية التي أدت إلى ظهور مكونات العامل المتعلقة بالقدرات النفس حركية و التي يعتمد عليها السائق أثناء القيام بعمله، وهذه المبررات بمثابة العناصر الأساسية للقدرات وهي على النحو التالي :

(أ) الزمن : مقدار الوقت الذي يستغرقه السائق لاكتساب المهارة، وبالتالي القدرة .

(ب) النشاط : هو الممارسة والجهد المبذول في أداء عملية السياقة .

(ج) الدقة والإتقان : - و هي مرتبطة بدرجة التدريب، التكوين، و التعلم، التي يتم تحديدها سلفا على حسب معايير معينة.

*** تفسير النتائج على ضوء الدراسات السابقة:**

تبين بعض التجارب بأن االتأزر العضلي Musculer Coordination له علاقة بمدى قابلية العامل للوقوع في حوادث العمل ،طبق الباحثين بطارية من الاختيارات متعلقة باختبارات التنقيط ،وجهاز لقياس سرعة رد فعل ،علامات معينة واختبار أخر يتطلب من المفحوص أن يغير أدائه العضلي تبعا لتغير علامة معينة ،ولقد قسم أفراد العينة إلى مجموعة لديها درجات عالية وأخرى درجات منخفضة ،ثم تبع ما ارتكبه أفراد المجموعتين من حوادث العمل ونتيجة أن المجموعة الضعيفة في الاختبارات ارتكاب حوادث تزيد بنسبة 4% عن زملائهم في المجموعة التي تحصلت على درجات عالية (الشيخ كامل مجمد محمد عويضة ص 145).

توجد بعض الأشغال تتطلب مجهودا فيزيقيا كبيرا من العامل ،مما يؤدي إلى الوقوع في الحوادث إلا أن هذا الفرض يبقى نسبيا وغير كلي مطلقا .

في إحدى الدراسات وجد أن معدل العمال الذين يقومون بمجهود عضلي أن نسبة ارتكابهم للحوادث في الصباح ،لا تختلف عنها في فترة المساء ،ولوحظ أن إنتاج عمال أصحاب الأعمال الثقيلة ينخفض في فترة م ابعد الظهيرة عن مثيله عند العمال أصحاب الأعمال الخفيفة ،وإذا اعتبرنا معدل الحوادث بالنسبة

لكل وحدة من وحدات الإنتاج لوجدنا أن العمال أصحاب الأعمال الثقيلة جسميا يرتكبون نسبة أكبر من الحوادث .(نفس المرجع السابق).

دراسة محمود السيد أبو النيل 1985 :

عنوان الدراسة : حوادث السائق وعلاقتها بالذكاء و القدرات الشخصية

-هدف الدراسة : تهدف الدراسة إلى التعرف على النواحي التي ترتبط بحوادث السائق من ذكاء عام أو لفظي أو عملي ،ومن قدرات خاصة بالعمل ومن نواحي مسقطة في الشخصية.

-أدوات الدراسة: طبق الباحث عدد من الاختبارات اختبار تفهم الموضوع ومقياس وكسلر بلفيو – اختبار القدرات لقياس قوة البصر– التآزر زمن الرجع، وبلغ عدد أفراد العينة المستهدفة (25) سائقا وعدد أفراد العينة الضابطة(27) سائقا.

-نتائج الدراسة: بينت نتائج الدراسة وجود ارتباط بين المتغير السيكوباتية والمخاوف وعدد الحوادث.

-لا يوجد ارتباط بين الذكاء والحوادث.

إن اختبار التآزر هو الاختبار الوحيد الذي يميز تميزا دالا بين مجموعة السائقين المستهدفين وغير المستهدفين. وما يهمنا في هذا الإطار هو استعمال اختبار لقياس التآزر الحركي و زمن الرجع اللذان ينتميان إلى القدرات النفسحركية.

4. تفسير الفرضية الجزئية الأولى:

يرى هذا الفرض بأن هناك علاقة ايجابية بين الاستهداف بصورته الحالية و العمر حيث بلغت قيمة الارتباط 0.36 وهي قيمة قيمة متوسطة عند مستوى الدلالة أقل من 0.01 و بالتالي فإننا كباحثين يمكن القول بأن هناك علاقة طردية متوسطة بين الاستهداف و السن بمعن يمكن لسائق ذو شخصية مستهدفة أن يقع في حادث مروري بسبب العمر أي أن العمر هو الذي يلعب دورا في أن يكون شخصا مستهدفا للحادث حيث بينت الكثير من الدراسات بأن الكثير من الشباب الذين هم في مقتبل العمر أكثرهم معرضون للوقوع في حوادث المرور نظرا لتهور الذي يتمتع به هؤلاء الشباب و حب المغامرة و كما أن للنظرة الاجتماعية لشباب الذي يقتني السيارة له مكانة اجتماعية عالية ويتم احترامه بالاضافة إلى عدم عدم التحكم و توجيه الوجهة الصحيحة للمهارات و القدرات البكرة التي

يتمتع بها الشباب و هذا طبعا لعدم ضجهم، ومن بين هذه الدراسات التي تؤكد هذا الأمر. دراسة سيولاندر. حيث أكدت هذه الدراسة بأن صغار السن يبالغون كثيرا في توظيف قدراتهم حيث يؤدي ذلك إلى احتياجات أمنية غير مناسبة، كما بينت هذه الدراسة التي أجريت على طلاب في الجامعة حيث أظهروا عدم كفاءتهم في السيطرة على القدراتهم حيث أطلقوا العنان لها لتتحكم في سلوكاتهم القيادية مما أدى ذلك إلى تعرض الكثير منهم للأخطاء المرورية كما أن هناك العديد من البحوث التي أوضحت بأن التقدم في السن أي الوصول إلى المرحلة الشيخوخة هي كذلك له أثر كبير في الاستهداف للحوادث المرور، رغم توفر عامل الخبرة و التحكم و الضبط، و تسيير القدرا و المهارات حسب الموقف إلا أن ذلك لم يحول بين السائقين من هذا العمر أن يكونوا من الواقعين في حوادث المرور حيث يجب أن يتوفر عامل القدرة الجسمانية و السرعة في آليات و ميكانيزمات القيادة سواء على المستوى الذاتي (الشخصي) أو الموضوعي (السيارة) و لذلك حتى تكون القيادة ميثالية يجب أن يتوفر السائق على الحكم الراشد و هذا غالبا ما يكون بين الفئات العمرية المتوسطة [31-55] حيث لما نلاحظ الجدول رقم (26) الذي يبين توزيع أفراد العينة حسب السن و عدد المرات التي وقعوا فيها في الحادث حيث وجدنا أن هناك تطرف في التوزيع بمعنى أن الذين وقعوا في الحوادث في فئة بين أقل من 30 سنة كانت نسبتهم 30 % من المجموع الكلي و أما الفئة التراوحة بين 56 فمل فوق فكانت نسبتهم 50% و أما نسبة 20 % فكانت للأعمار المتراوحة بين 32 سنة إلى 55 سنة.

كما أن هناك العديد من الدراسات التي على العمال زمن بينهم السائقين كانت أعمارهم متجانسة حيث تراوحت أعمارهم بين بين 32 سنة إلى 55 سنة وكانت نتائجهم متفاوتة و هذا حسب المتغيرات المختلفة و قد اعتمدنا عليها باعتبارها أنها أجريت على عينة كانت أعمارهم بين 32 سنة إلى 55 سنة حيث بررت هذه الدراسات تأثير عامل السن بعدة متغيرات منها الشخصية و منها الموضوعية و من بين هذه المتغيرات مايلي (يمكن الرجوع إلى فصل الدراسات السابقة)

تأثير الجمود الإدراكي و الجمود الحركي على شخصية المستهدف حيث أجريت هذه الدراسة على لعمال تتراوح أعمارهم بين [40-55] سنة حيث بينت هذه الدراسة وجود علاقة بين السن و الجمود لحركي لدى شخصية المستهدف و هذا عكس ما أشرت إليها دراسة قدري محمود حفني

دراسة **حسن حسن الكاشف**: إن هذه الدراسة أوضحت بأن المستهدفين للحوادث المرور من أعمار القصوى يتميزون بالعصبية و الانطواء و العزلة و أكثر ميلا للخضوع للغير و هذه الدراسة جاءت موافقة للدراسة الحالية

دراسة قام بها كل من (بيشمن و فيستي) [أنظر فصل الدراسات السابقة] و هذا من أجل الوقوف على الفروق في بعض السمات الشخصية بين مجموعتين من السائقين صغار السن الذين تتراوح أعمارهم بين [16–19] سنة كما أن الهدف من هذه الدراسة هو معرفة ما إذا كانت تلك الفروق علاقة باتجاهات السائق المخالف للقوانين نحو أسرته أو نحو مجتمعه و يجب أن نشير إلى أن الهدف كذلك من هذه الدراسة وضع برنامج تدريبي توجيهي بصورة أفضل حيث بينت نتائج السمات المميزة لمجموعة من المخالفين فيما يلي:

أ عدم الاهتمام بصورة جيدة حول ما ينطوي عليهم شخصياتهم سواء نحو أنفسهم أو نحو الآخرين

ب لديهم نظرة غير مضوعية نحو أنفسهم و هذا ما يؤدي إلى صراع مع الآخرين بما فيهم أقاربهم و يحملون أنفسهم أعباء أكثر منةعمرهم و يودون تحملها.

ج لديهم ميزة التمرد و الأنانية.

د ليس لديهم ثقة بالنفس و يتميزون بالحساسية الزائدة .

هـــ وجود نقص لدى أباء هؤلاء السائقين في المسؤولية الاجتماعية التي يتعلمها الأبناء

و في هذا الصدد هناك سمات شخصية التي حظيت باهتمام مبكر لدى الفئات العمرية حيث أكد وايتلوك WATLOK عام 1971 أن 85 % من كل الحوادث المرور في بريطانيا ترجع إلى الميول العدوانية (عبد الله النافع و خالد السيف 1408 هـــ ص67).

أما هوبزHOUBZ فقد درس عام 1980 تحليل الاستجابات العدوانية سواء البدنية أو اللفظية وكذلك عمر السائقين و جنسه و عيرها من البيانات التي جمعها أثناء المقابلة التي أجراها مع مرتكبالسائقين من مختلف الأعمار و بإجراء التحليل العاملي لهذه الإستجابات وصل الباحث إلى عمل أسماه العدوان المكتسب تشبعت عليه أربعة متغيرات هي التعرض للعقاب من قبل في المترل و السلوك العدواني اتجاه المارة العابرين، و التعليم المنخفض و التعرض للعقاب في المرحلة اللاحقة من طرف الشرطة. وما يفسر النتيجة المتوصل إليها في الدراسة الحالية هو دراسة كرم الله عبد الرحمان حيث

هدف من خلال هذه الدراسة تحليل إحصاءات المجتمع السعودي من أجل الوقوف على مسببات حوادث المرور حسب العناصر الثلاثة (السائق، المركبة، الطريق) و فيما يتعلق بالخصائص النفسية لمرتكبي الحوادث فإنه استخلص بأن اللامبالات والتهور و عدم الكفاءة وعدم االكفاءة والخبرة ثم الافراط بالثقة بالنفس وهي تختلف باختلاف الفئة العمرية للسائق حيث أكد بأن الفئة الاكثر تأثراً بالمتغيرات السالفة التي تكون أقل من 33 سنة.

وهناك عدة دراسات تشير في الوقت نفسه إلى العلاقة المرتبطة بين الاستهداف للحوادث والفئات العمرية المختلفة وسوف ن<كرها باختصار لأننا سبق وأن ذكرناها في فصل الدراسات السابقة منها ما يلي:

دراسة قام بها كل من عبدالله نافع وخالد السيف 1408 هـــ التي تهدف إلى تحليل المواصفات النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك القيادة وعلاقة ذلك كله بالسن ؛حيث كانت العينة تتراوح أعمارهم بين 17 وأقل من 38 سنة ةد وُجدت النتيجة متفقة مع الدراسة الحالية، فكان أفراد العينة من الذين ارتكبوا الحوادث كما أنهم كانوا موقوفين من قبل الشرطة فبينت هذه الدراسة بأن هناك عشرة تصرفات والتي عبرنا عنها في هذه الدراسة بالسلوكات اللاوقائية وهي [السرعة المفرطة، التجاوز في المنعرجات، الطرق الضيقة، التجاوز دون مراعاة للإشارات والانشغال بالأشياء المختلفة أثناء القيادة، الاسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها، الانطلاق بمجرد غلق الإشارة المعاكسة دون انتظار، التسابق مع السيارة أخرى، قطع الإشارة الحمراء و الانطلاق ثم التجاوز من اليمين.

و أشار سوملا SOUMLA (1987) في هذا الصدد أن سلوك القادة الاستعراضية والبحث عن الإثارة مظاهر سلوك تصاحب المرحلة الأولى لتعلم السياقة و خاصة السن الذين تبرز لديهم الثقة الزائدة في تعلمهم لبعض المهارات الأساسية على الرغم من عدم تمكنهم من مهارة السيطرة على مخاطر القيادة و لكن هذه المظاهر تتلاشى رويدا بعد الأولى حينما تفقد السيارة دورها كوسيلة لإشباع الرغبة في الاستعراض و البحث عن الإثارة.

و قد توصلت دراسة قام بها لماتيوس و زملائه(1991) إلى أن الحوادث المرورية تزداد مع صغر السن حيث استخلص جملة من التوصيات

أ وجود ارتباط يشير إلى أن الأفراد المتورطين في المخالفات المرورية لديهم مستوى مرتفع من الذهائية ، الإثارة، المخاطرة، سرعة الملل، و مستوى منخفض من العصابية

ب أن صغار السن ظهر لديهم مستوى أعل من الإنبساط و الذهائية، الإثارة، و الميل إلى المخاطرة ز لكن درجات أقل في مقياس الكذب

ج أن العمر و الجنس أكثر ارتباطا بكثير من المتغيرات الدراسة

د أن صغار السن يقعون في الحوادث أكثر من غيرهم

– كما أكدت دراسة فيرنام و سايب: أن السائقين من صغار السن الذين يرتكبون مخالفات مثل السرعة الزائدة و القيادة المستهترة حصلوا على درجات مرتفعة في مقياس الذهائية لأيزنك، فضلا على حصولهم على درجات مرتفعة على مقياس البحث عن الإثارة، وارتبطت المخالفات المرورية إيجابيا بعامل المخاطرة المرتفعة و الذي ارتبط سلبيا بمتغير العمر و سنوات القيادة كما ارتبطت معدلات الحوادث ارتباطا إيجابيا بالعمر

– و في نفس السياق قام كل من ماتيوس و موران (1986) حيث قاما بدراسة مقارنة ل 23 سائق من صغار السن [18–25] و 23 سائق آخرين من كبار السن [35–50] فكانت النتائج إيجابية حيث كانت استجابة أفراد العينة إلى الحوادث و المخاطرة كبيرة جدا بمعنى على الرغم من أن السائقين الصغار في السن قدروا الوقوع في الحوادث للسنة المقبلة أعلى من كبار السن كما أن الصغار في السن أعطوا تقديرات منخفضة عن مخاطر الحوادث لمواقف القيادة، و تفسير ذلك يعزو إلى أن صغار السن أظهروا ثقة زائدة في النفس و القدرة المدركة و القدرة الواقعية، كما أظهروا ميلا إلى رؤية أنفسهم على أنهم محصلون على مستويات مرتفعة من المخاطر.

5. تفسير الفرضية الجزئية الثانية:

من خلال النتائج المتحصل عليها من الفرضية الثانية التي ترى بأن هناك اختلاف في الاستهداف للحوادث المرور على حسب المستوى التعليمي، وقد تم تصنيف هذا المتغير إلى (يقرأ و يكتب، الطور الابتدائي، الأساسي، و الثانوي). وبعد تحليل النتائج وجدنا بأن هناك فروق ذات دلالة إحصائية في الاستهداف للحوادث المرور يعزى للمستوى التعليمي، بمعنى آخر بأن هناك اختلاف كبير بين التصنفات التي اعتمدنا عليها في هذه الدراسة بين الصنف الذي يقرأ و يكتب فقط و الصنف الذي

واصل دراسته إلى غاية الطور الإبتدائي وهم يمثلون النسبة الكبيرة (لاحظ الجدول رقم 35 من الفصل السادس ص رقم 217) حيث بلغت نسبتهم 65 % من مجموع العينة و هم الأكثر تعرضا للحوادث المرور، وتبقى النسب المختلفة بين الفئات الأخرى متقاربة نوعا ما.

وتفسير الذي يمكن أن نبرر به وقوع الأفراد الذين هم في الطور الإبتدائي للوقوع في الحوادث أي أنهم مستهدفون أكثر من غيرهم بالمقارنة مع الفئات الأخرى يرجع ذلك إلى التوجهات الدولة الجزائرية التي ما زالت فتية في ذلك الوقت (عصر الاستقلال) حيث لم تكن هناك قوانين صارمة لتعليم السياقة، و الوضعية التي كانت تتميز بها المركبات ذالك الوقت التي لاتتوفر على أدنى مستوى من الظروف الآمنة و غير مريحة للسائق، بالإضافة إلى سبكة الطرق غير المنجزة بصفة جيدة كما أن هناك مبرر آخر و هو عملية تعريب قوانين المرور بما فيها تعليم السياقة، و كلنا نعرف بأن أكثر من 65 % من الجزائرين أنذاك كانو يتكلمون اللغة الفرنسية، و أثناء مرحلة الجزءرة للإطارات الجزائرية ثم التحول إلى اللغة العربية بما فيها تعلم قوانين المرور و هذا ما جعل الكثير لم يوفقوا في ذلك، ونحن نقول هذا الكلام نقلا من بعض السائقين الذين أجرين معهم مقابلة.

كما لاننسى أن هناك دراسات تربط بين المستوى التعليمي لسائق و بعض السمات الشخصية و المعرفة، التي لها دور كبير في التأثير على الإستهداف وقد ذكرنا ذلك في الفصل الثالث و الخامس المتعلق بالدراسات السابقة، و في نفس السياق يمكن أن نوضح ما قلناه سابقا عن طريق استعمال قانون المنطق وهو: ما دامت هناك علاقة بين المستوى التعليمي، و السمات الشخصية و المعرفة من جهة ثم بينها وبين الاستهداف للحوادث المرور، فإن ذلك بصفة منطقية و استلزامية، سيكون سيكون هناك علاقة بين المستوى التعليمي و الاستهداف للحوادث المرور، ومن بين الدراسات التي تشير إلى ذلك مايلي:

تبين من نتائج بعض الدراسات أن المستوى التعليمي والثقافي لقائد المركبة هو العامل الأكثر تأثيراً في القيادة السليمة ومن ثم التقليل من آثار الحوادث المرورية فقد تبين من دراسة هذا المتغير (العتيبي،1418هــ،أن الأفراد من حملة شهادات الدراسات العليا هم أكثر التزاما بالقيادة المرورية المنظبطة، فيما يعد حملة الشهادات المتوسطة الأقل التزاما بالقيادة المرورية المنضبطة.

كما أشارت دراسة عبد الرحمن عيسوي (1418 هـــ)، إلى أن هناك فروقا ذات دلالة إحصائية بين طلاب الجامعات ذوي التعليم العالي وأبناء ذوي التعليم المنخفض في ارتكاب المخالفات المرورية، أي أن أبناء ذوي التعليم العالي أقل تورطا في ارتكاب المخالفات المرورية.

هذا على الرغم من مختلف البيانات الإحصائية الصادرة عن الإدارة العامة للمرور تشير إلى أن ذوي التعليم المرتفع هم الأكثر ارتكابا للحوادث المرورية.

6. تفسير الفرضية الثالثة:

ترى هذه الفرضية أن هناك علاقة إيجابية بين الاستهداف للحوادث المرور بصورته الحالية و الأقدمية في العمل؛ حيث أشارت النتائج إلى وجود فعلا علاقة إرتباطية بين الاستهداف و الأقدمية في العمل حث قدرت النتيجة ب 0.39 وهي علاقة متوسطة طردية لها دلالة إحصائية عندرمستوى الدلالة 0.01 .بمعنى آخر أنه كلما كان هناك تقدم في سنوات العمل كسائق كلما كان هناك زيادة في احتمال الوقوع في حوادث المرور، أي أن الاستهداف يتماشى طرديا مع الأقدمية في العمل وهذه الزيادة نسبتها متوسطة تقدر ب39 % من مجموع أفراد العينة، وهي مجموعة لا بأس بها لا يمكننا الإستغناء عنها و المبرر في ذلك، على حسب تقديرات بعض التقديرات من المدربين الميدانين و السائقين أنفسهم هي كما يلي:

عدم الاهتمام بالترقية بالنسبة لهؤلاء السائقين لرتب معينة: حيث أكد الكثير من السائقين بأن ليس لديهم قوانين تنظيمية في المؤسسات تحدد رتب خاصة بهم، و هذا ما يؤدي إلى وجود نوع من الاستهثار بالعمل وعدم إطاء قيمة نفسية لهذه المهنة، مما يولد في نفسه نوع من الدجر و السخط و الإهمال وعدم التركيز و بعض الحالات الإنعغالية الشديدة و الحزن و الخوف من مستقبله. ولقد أشارت العديد من الدراسات قد وردناها بالتفصيل في الفصل الخاص بالدراسات السابقة مثا دراسة هيرسي الذي أراد أن يبين من خلال دراسته العلاقة الموجودة بين الحالة الإنفعالية و الوقوع في الحادثة و خاصة الحالات التي تتسم بالحزن و الخوف و قد وصل إلى أن الفرد يكون في حالته الانفعالية مكتئب في 20 % من وقته و على هذا الأساس أن الحالة الإنفعالية التي تحدث 20 % منها هي تلك الحالات المكتئبة في حياة المتقدمة بالنسبة للفرد العامل.

عدم وجود قانون خاص بالسائقين يقلص لهم عدد السنوات في العمل: حبث أن عملية السياقة تتطلب الكثير من التركيز و الإنتباه و كل هذا يؤدي إلى التعب الذي قد ينتاب العامل في اليوم الواحد و كيف إذا استمرت المعملية لسنوات؛ بل أن بعض السائقين المتقاعدين – أي بعد السن 60 من عمره– يتعاقد مع بعض المؤسسات الخاصة حسب رأي بعض المدربين الميدانين، و الأكيد في الأمر أن العمال كسائقين بعد الستين و خاصة للمسافات الطويلة أمر صعب جدا يؤدي لامحال إلى التعب حيث بينت بعض الدراسات أثر التعب على السياقة و بالتالي الوقوع في حوادث المرور مثل دراسة جرينوود و وودز حيث أن هذه الدراسة تحاول التحقق من الفروق الموجودة بين الأفراد في ميلهم إلى التسبب للوقوع في حوادث المرور، وكان هذين الباحثين من أعضاء هيئة البحوث المتعلقة بالتعب في بريطانيا و قد توصلا إلى أن هناك علاقة بين التعب و الوقوع في الحوادث العمل (جيلفورد بإشراف يوسف مراد ص 45)

و قد أشرنا في الفصل الثاني ص رقم 47 أن من أنواع التعب هناك التعب النفسي و الذي يمثل في التضجر من الأعنال الروتينية و التي تؤدي إلى تناقص الرغبة في الإستمرار في أداء العمل.كما أن هناك تعب صناعي الذي يعرفه فيرنون VERNOUN "بأنه مجموعة من النشاطات التي يظهر في التناقص القدرة على القيام بالعمل" أي هو تناقص في كمية الإنتاج بعد فترة زمنية معينة و الذي نقصد به هنا عدد السنوات من الخدمة أما المقصود بقلة المنتوع فهنا نعني به كثرة الأخطاء التي يقع فيها السائق.

– عدم وجود برامج للتدريب على مدار الخدمة السائق لمهنة السياقة: إذا تمعنا في التطور التكنولوجي خاصة في عالم السيارات نرى تقدما رهيبا في تصنيع و تطور السيارات و الشاحنات و لا نستتني ذلك في تطور شبكة الطرقات؛ حيث ليس هناك توافق بين التطور التكنولوجي و عدد سنوات الخدمة للعامل و هذا ما يؤدي إلى عدم تكيف العامل مع مركبته الجديدة؛ حيث نطلب منع العمل دون معرفة الجديد في المركبة المتطورة، مما يؤدي إلى احتمال إرتكاب أخطاء تقنية أو ميكانيكية هذا من جهة ومن جهة أخرى عدم وجود خرائط لدى السائقين للطرق الجديدة، و خاصة عندما نعرف أن الدولة الجزائرية قد شرعت في تجديد شبكة الطرقات.

و في هذا الصدد نشير إلى أن عامل الأقدمية ليس سببا للوقوع في حوادث المرور و هذا يتضح من خلال النتائج المتحصل عليها حيث أكدنا بأن 39 % فقط من العينة كانت معرضة للحوادث بسبب

عدد سنوات العمل و يبقى 59 % من أفراد العينة لم يعبروا عن هذا الموقف حيث أن الأقدمية ساعدت الكثير منهم في إتقان عملية السياقة أما وقوعهم في الحوادث فهو يرجع للمتغيرات أخرى.

و المبرر في ذلك يرجع ربما للخبرة التي يتمتع بها هؤلاء السائقين بمرور سنوات الخدمة – و نشير إلى أن الأقدمية ليست بالخبرة – حيث دلَت الكثير من الدراسات على أن عامل الخبرة له صلة بمعدلات الحوادث المرور و هذا ما وردناه في الفصل الثالث ص.... ؛ حيث أن الخبرة ليست وحدها المسؤولة عن زيادة ما يتورط فيه الشباب من الحوادث كما أن الخبرة ليست وحدها المسؤولة عن حوادث السير لدى كبار السن فهؤلاء الناس مع خبراتهم التي اكتسبوها طوال مدة عملهم و اعتيادهم على المخاطر و الألفية عليه تجعلهم أقل حذرا؛ بل أن هناك من قليلوا الخبرة ومع ذلك فمعدل حوادثهم منخفض و مرد ذلك إلى أنهم يدركون هذا النقص فيكونون أكثر حذرا و لذا يتجنبون الوقوع في الحادثة (عباس عوض ص 221) حيث وجد فرنون VERNOUN أن معدلات الحوادث تزيدلدى عمال صغار السن في الثمانية الأشهر الأولى من الخدمة و يمكن التغلب على هذه المشكلة و التقليل من عدد الحوادث بالتدريب الجيد و اكتساب العاملين المهارات النوعية اللازمة للأداء الجيد مع أن هناك دراسات أثبتت أن الارتباط بين معدلات الحوادث و الخبرة هو ارتباط منخفض و الخبرة ليست مؤثرة في تقليل كل أنواع الحوادث

(المرجع السابق ص220) .

وكذلك من بين المبررات التي يمكن أن نتقدم بها في هذا الصدد هو الارتباط الحاصل بين الأقدمية و اتجاه الفرد نحو السياقة حيث أكدت الكثير من الدراسات هذا الارتباط ومن بينها دراسة كريتش و كريتشفاد KRECH ET CRUTCHFIDE اللذان أكدا بأن هذا الارتباط هو تنظيم مستقر للعمليات الدافعية و الإنفعالية و الإدراكية ثم المعرفية نحو الموضوعات. (معتز عبد الله ص 115)

كذلك يكون لدى الأفراد اتجاه إيجابي نحو القيادة الآمنة سوف يؤثر ذلك في سلوكهم المروري تأثيرا إيجابيا في اتجاه الإلتزام بكل أسس القيادة الآمنة التي تتمثل في الإلتزام بتعليمات و أسس الصرامة المرورية و عدم مخالفة الأنظمة المرورية و الصيانة للمركبات و الإعتقاد بضرورة ربط الحزام الآمان .... الخ.

كما اتضح ذلك في الفصل الثالث ص.... أن من البديهي أن الخبرة - التي تتولد باستمرار من عدد السنوات الممارسة – أو المعرفة المتوفرة لدى السائق و نوع العمل الذي يقوم به يؤدي بالعامل إلى أن

يكون غير مستهدفا للحوادث ومن خلال هذا يتضح أن معدل الحوادث ينخفض كلما زادت هذه المدة بالنسبة للعامل، و هذه الدراسة قام بها كل من فارموز و تشلمبرز E:FARMENS ET CHERMBERS و هناك دراسة أخرى توضح أن عامل السن هو الذي يؤدي إلى تضتؤل في الحوادث من الخبرة فالعامل الأكبر سنا والأكثر نضجا يعتبر أقل عرضة لارتكاب الحوادث (الشيخ كامل محمد عويضة ص 55)

7. تفسير الفرضية الرابعة:

ترى هذه الفرضية بأن هناك إختلاف في الاستهداف للحوادث المرور يعزى إلى الحالة المدنية، التي نقصد بها (متزوج، أعزب، مطلق) فمن خلال النتائج المتحصل عليها يتضح فعلا أن هناك هختلاف في الاستهداف بين أصناف الحالة المدنية أي بمعنى آخر أن الحالة المدنية تؤثر في أن يكون الفرد مستهدفا أم لا؛ حيث وجدنا أن أكثر المستهدفين هم من فئة المتزوجين الذين كانت نسبتهم 64.33 % من الذين وقعوا في الحادث و 24.4 % من العزاب ثم المطلقون فكانت نسبتهم 11 % وهذه النتيجة في حقيقة الأمر اختلفت عن كثير من الدراسات و التوقعات؛ حيث أن المتزوجون هم أقل عرضتا للوقوع في الحوادث نظرا لاهتمام المتزوجين بحياتهم أكثر من غيرهم و ذلك راجع إلى التفكير دائما أن وراءهم مسؤليات كبيرة (الزوجة، الأولاد، الأقارب، الأهل ...) مما يجعله يكون حذرا أثناء عملية السياقة و كذلك المسؤلية الأخلاقية التي يتمتع بها المتزوجين و الحكمة التي يجب أن يتمتع بها المتزوجون في نظرة المجتمع، أي لايمكن أن ترى هناك متزوجون متهورين إلا القليل منهم كما أن العوامل الأسرية لها دور كبير في تحديد هذا الإختلاف الذي وجدناه بين المتزوجون و العزاب ثم المطلقون.

بالنسبة للمتزوجين: إن المبرر في وقوع المتزوجين في حوادث المرور أكثر من غيرهم في إطار أزمة الاستهداف راجع إلى ما يلي:

كثرة المسؤوليات التي تكون على الأب

إلزامية المجتمع على رجل المتزوج بأن يسلك سلوكات محددة.

المشاكل الاجتماعية، وخاصة إذا السائق الأب في الأسرة الكبيرة.

تحمل الأب المصاريف الزائدة في الأسرة؛ حيث يمكن للعامل الأب أن يعمل ليلا و نهارا.

بعض السلوكات اللاوقائية التي يسلكها الأباء مع أولاده داخل المركبة.

نظام العمل أحيانا يكون الأب غائبا عن المترل لأشهر كثيرة خاصة لسائقي المسافات الطويلة

أما بالنسبة للعزاب فمن خلال النتائج المتحصل عليها يبين أن هؤلاء ليسوا بمنأ عن هذه المشكلة أي مشكلة الاستهداف إلا أنهم يأتون في المرتبة الثانية بعد المتزوجون حيث بلغت نسبتهم 24.4 % وهي نسبة لا يستهان بها و هذا دليل آخر على إختلافهم بالمتزوجين كما ذكرنا سابقا، أما عن المبررات التي يمكن أن نبرر بها تعرض هؤلاء لخاصية الاستهداف هي:

تأثير العوامل الشخصية مثل العمر على سبيل المثال كما أشرنا إليه سلفا أن له علاقة بالوقوع في الحوادث، فهؤلاء العزاب من المؤكد أنهم صغار السن، أو على الأقل لم يبلغوا سن الرشد، فهم أكثر تهورا و عبثا و مباهانا بأنفسهم و قدراتهم.

في حالة ما إذا كان هؤلاء من أفراد العينة و لم يتزوجوا فإن نمط تفكيرهم عادة ما يكون سلبيا نحو ذواتهم

بالنسبة للمطلقين فإنهم أتوا في المرتبة الأخيرة من بين الفئات السابقة فقد كانت نسبتهم 11 % فقط و هذه النسبة لاتعني أن هذه الفئة هي الأخرى في منأعن هذه المعضلة و خير دليل على ذلك هي النسبة التي ذكرناه، وما يهمنا في هذا كله هو أن هناك اختلاف في درجة الإستهداف بالمقارنة مع الفئات الأخرى و لعل الإنخفاض في هذه النسبة راجع إلى اختيار العينة التي كانت عشوائية.

في حقيقة الأمر لم نجد الكثير من الدراسات التي تهتم بموضوع الحالة المدنية و علاقتها بالسلامة المرورية حيث تحصلنا على دراسة واحدة للباحثة سلوى عبد العزيز مازن 1987 و المعنونة بأثر العامل الأسري و الرضا المهني في إصابات العمل و هدفت هذه الدراسة إلى معرفة مدى الإرتباط الموجود بين العوامل الأسرية و الإقتصادية و التعليمية ثم السكنية بالتعرض للحوادث العمل، و قد وجدت أن هناك علاقة إيجابية بين العوامل الأسرية و عدد الإصابات التي يتعرض إليها العامل في مكان العمل وهذا ما يهمنا في هذا الصدد.

من جانب آخر لما نتحدث عن الحالة المدنية بمقصودها في هذه الدراسة من المهم أن نشيرإلى عامل أساسي و يعتبر المحرك الأساسي للجانب الأسري بالنسبة للسائقين سواءا أن كانوا متزوجين، عزاب أو مطلقون ألا و هو عامل التنشئة الاجتماعية؛ حيث يتحدد سلوك الأبناء الذين سوف يكونون يوما متزوجين، مطلقون أو أنهم كبار في السن ولكنهم عزابا. قلنا يتحدد سلوكهم بالمتغيرات الإجتماعية

المحيطة بهم، و أن الموثيرات الإجتماعية الإلزامية على الأبناء بمعنى آخر أن الأباء و الأمهات المحيطون بالطفل الرجل المستقبلي يمثلون هذه المتغيرات الإجتماعية. لمزيد من المعلومات أنظر الفصل الثالث ص ....

وقد وجدنا دراسة تشير إلى هذا الموضوع مثل دراسة قام بها محمد الحربي 1988 حيث توصل الباحث إلى أنه بالنسبة لأساليب المعاملة الأب و الأم للأبناء توجد فروق دالة إحصائيا في أسلوب التقبل و الضبط لصالح الأفراد الذين لم يقعوا في حوادث مرورية بينما كانت الفروق لصالح مرتكبي الحوادث في أساليب عدم الإتساق، الرفض و التباعد .

في نفس الإطار قدم فرويد عدة تفسيرات لنظرية الحوادث منها أن الحوادث إنما هي أفعال مقصودة لا شعوريا تشبه الهفوات. ومثـــال ذلك الصراع الذي نشأ بين سائـــق إحدى السيارات وزوجته وأدى إلى أن صدم السائق صخرة في طريقة، وهي بمثابة رمز أو مثال لزوجته التي ترغب في طلاقها ويريد أن يتخلص وفعلا تلا هذه الحادثة وفاة الزوجة.

ويفترض فرويد أن الإصابة الجسدية إنما هي عدوان لا شعوري موجه للذات، وأن معظم الحوادث تعبير عن صراعات عصابية وأن عقاب الذات هو أحد المركبـــات التي تستنـــد عليها سببيـــة الحوادث (عباس عوض، ص 31).

8. تفسيرالفرضية الجزئية الخامسة

إن هذه تافرضية ترى بأن هناك إختلاف في الإستهداف يعزى لمتغير الفصل الذ وقع فيه الحادثة (فصل الصيف، الخريف، الشتاء، ثم فصل الربيع) فمن خلال النتائج المتحصل عليها نجد أن هناك إختلاف جوهري في الحوادث بسبب الفصل الذي وقع فيه هذا الحادث، وهذا يتضح من خلال الجدول رقم 26 حيث كان الفرق لصالح الحوادث التي وقعت في فصل الصيف إذ بلغت نسبتها 16.5 % من مجموع العينة ثم يأتي فصل الشتاء ب 15.5 % ثم الخريف 10.9 % و أخيرا فصل الربيع ب 7.1 %، إذا النتيجة المتوصل إليها هي أن هناك إختلاف جوهري في الاستهداف للحوادث المرور يعزى إلى متغير الفصل الذي وقعت فيها الحادثة، و هذا بنسبة 99 % كدرجة ثقة و 1 % كدرجة شك، بمعنى آخر أن هذا الإختلاف إحصائيا يقع في مستوى الدلالة 0.01 ، و كتفسير لهذه النتيجة لا سيما و نحن نتحدث في هذا الصدد عن درجة الحرارة و هذا هو الأصل في الأمر كله لأن الإختلاف في الفصول

يعتمد عليها، مما ينتج عن ذلك ظهور ظواهر طبيعية لها اتصال وثيق بالتغيرات الجوية في الفصول الأربعة؛ حيث يكون هناك (الضباب، الرياح، الأمطار، الثلوج، الأعاصير ...). ومن المعروف و هو جليا هو أن كلما زادت شدة الظواهر الطبيعية قساوة كان لذلك تأثيرا مباشرا على الإنسان الذي يعتبر كائنا حيا يتأثر بالطبيعة و ما دام الإنسان كذلك، فهو عادة ما يكون في شغله مهما قست تلك الطبيعة، ولهذا في هذه الفرضية نبحث عن تأثير متغير الفصل الإنسان و هو يقوم بعملية السياقة، وقد وجدنا هذا التأثير كما تم ذكره سابقا و المبرر في ذلك ما ذكرته عدة دراسات سابقة سوف نتناولها فيمايلي:

ذكرنا في الفصل الثالث أن من بين الأسباب التي تؤدي للوقوع في حوادث المرور هناك نوع يعتمد على الظروف الفيزيقية الطبيعية و ليست الإصطناعية، التي لها علاقة مباشرة بالفصول الأربع، و هي الظروف البيئية التي يعمل فيها الفرد و ربما تكون هذه الظروف شديدة الإرتفاع أو شديدة الإنخفاض مثل الحرارة و البرودة أو التهويئة مما يؤدي إلى الإنخفاض في مستوى اليقظة أو الإصابة بوعكة صحية (الشيخ كامل محمد عويضة ص 54). و هذه الظروف هناك من يعبر عنها بالظروف غير الآمنة مثل درجة الحرارة في الصيف التي تكثر فيها الحوادث و الدليل على ذلك هي التجربة التي قام بها فرنون vernoun الذي أكد بأن عددا قليلا فقط من الحوادث تقع عندما تكون درجة الحرارة في حدود 70° بينما يرتفع معدل الحوادث عندما تنخفض درجة الحرارة إلى أقل من 70° (عبد الرحمان العيسوي) إلا أن هذه الدراسة يمكن أن تكون قد أجريت على أفراد من الذين يقطنون أماكن حارة فمثل هذه المناطق أفرادها لديهم القدرة على تحمل درجات الحرارة العالية.

كما ذكر عماد الدين سلطان في كتابه الثقافة الأمنية بأن هناك ثلاثة عوامل يمكن أن تكون هي المسببة للحوادث و هي غير مستقلة عن بعضها البعض ومن بينها العوامل الطبيعية لا يمكن التحكم فيها مث(الحرارة، الرياح، الثلوج ....) و التغيرات الموسيمية (فصول الأربعة) إضافة إلى العامل التضاريس ك الطرق المتواجدة في الجبال الوعرة (لمزيد من التوضيح أنظر الفصل الثالث ص رقم 81)

و قد ذكر عبد الحمان العيسوي بأن هناك نظرية تفسر تأثير العوامل الطبيعية على الحوادث و هي نظرية الضغط و التكييف و هي تقوم على أساس أن العامل و هنا نقصد به السائق الذي يقع تحت ظروف الضغط و التوتر أكثر عرضة للوقوع في الحوادث بمقارنة مع العامل المتحرر من الضغوت و أن التكيف

العادي للضغوط الناتجة عن العوامل اليزيقية الآنية مثل (الحرارة، و الإضاءة ...) يؤدي إلى الإنخفاض في تكرار الحوادث، و هذا مما يؤكد بأن هذه النظرية تعتمد على أهمية بيئة العمل و مناخ العمل كعامل محدد للوقوع في الحوادث.

في إشارة أخرى لهذا الأمر ذكرنا في الفصل الثالث ص ... عندما تحدثنا عن العوامل الطبيعية و الطريق الذي يحتوي على مجموعة من العوامل المتعلقة في علاقتها بالحوادث كالطريق و متغير الزمن و ظروف الطقس و العامل الجغرافي. وما يهمنا في هذالا الإطار هو ظروف الطقس و العامل الزمني.

إن ظروف الطقس لهل علاقة مباشرة بمعدلات الحوادث التي تسبب إصابات مختلفة بسبب ظروف الطقس السائد و ما يتسم به من الرياح الشديدة، الأمطار الغزيرة، الضباب الكثيف، الغبار المتناثر، و الذي يعيق الرؤية و ارتفاع الشديد في درجات الحرارة و الرطوبة. فمن المتنبأبه أن يرتفع معدلات الحوادث في الجو السيء و تنخفض في الجو المعتدل و هذا ما توصلنا إليه في الدراسة الحالية إلا أن هناك العديد من الدراسات ترى عكس ذلك، حيث أشارت إلى أن أعلى نسبة إصابات كانت في الجو الجاف المشمس و قد بلغت 42 % من إجمالي الحوادث، و كانت نسبة التي تكون فيها الحوادث أثناء الشمس المتوهجة (عبد الجليل السيف و أخرورن ص 37).

أما عن العامل الزمني فقد بينت نتائج البحوث أن هناك إرتباط شديد بين معدلات الحوادث و الإصابات بمواسم محددة سواء في الأسبوع، الشهر أو السنة، ففي دولة قطر و المملكة السعودية كانت أعلى معدلات الحوادث في فصل الصيف (نفس المرجع السابق ص 39).

وكما ذكرنا سابقا أن هناك العديد من الدراسات السابقة التي تناولت متغير الفصل و تأثيره على الإستهداف للحوادث المرور من بينها:

دراسة أيسون و فيرنون حيث أكدا بأن هناك علاقة بين درجة الحرارة و الحوادث بين الجماعات من العمال في مصنع؛ حيث بينت أن معدل الحوادث يبلغ أقصى درجات إنخفاضه في الدرجات الحرارة المعتدلة و يرتفع هذا المعدل كلما ارتفعت درجة الحرارة، وهذا لا يصاحبه فقط الزيادة في المعدلات بل أيضا يصاحبه زيادة في شدة الحادثة و خطورتها، كما أضاف فيرنون أن درجة الحرارة الشديدة، تزيد في معدل الحوادث لدى العمال الكبار بمقارنة مع معدل الحوادث لدى صغار، في حين يكون الفارق بين

معدلهما أقل قينة في حالة الإعتدال في درجة الحرارة و هنا نلمس إشارة و اضحة إلى أن الحوادث تزداد في فصل الصيف و تنخفض في فصل الربيع أين يكون هناك إعتدال.

10. تفسير الفرضية السادسة:

إن هذه الفرضية ترى بأن هناك فرق في الاستهداف يعزى لمتغير صنف المركبة؛ حيث إعتمد الباحث على ثلاثة أصناف أساسية حسب ما تعتمد عليها الدولة وهي (مركبة من 10 مقاعد و حمولتها أقل من 3500 كلغ، مركبة نقل البضائع ذات حمولة أكثر من 3500 كلغ، و أخيرا مركبة أكثر من 09 مقاعد و حمولتها أكثر من 3500 كلغ) ومن خلال النتائج النتحصل عليها نلاحظ أن هناك إختلاف في الاستهداف للحوادث المرور على حسب صنف المركبة التي يقودها السائق، و هذا الاختلاف جوهري بين هذه الأصناف الثلاث و قد كانت القيمة المتحصل عليها إحصائيا عند المستوى أقل من 0.01 أي أن الفرضية التي اعتمدنا عليها كانت صحيحة بنسبة 99 % كدرجة ثقة و 1 % كدرجة شك بحيث يمكن أن تكون مقبولة أو غير مقبولة، و لما نرجع إلى الجدول رقم 26 و المتعلق بالتوزيع أفراد العينة حسب صنف المركبة نلاحظ أن 35.8 % من الحوادث في هذه العينة كانت لصالح الصنف الأول، ثم الصنف الثاني الذي كانت نسبتها 33.2 % أما بالنسبة للصنف الثالث فكانت نسبته 31 % . ومن خلال هذه النسب نلاحظ أن هناك تقارب بينهم بسيط إلا أن هذا الاختلاف واضح، و قد دعمت هذه النسب بإحصائيات أخرى مقدمة من طرف الهيئات المختصة في ميدان الحوادث و السلامة المرورية (الدرك الوطني، الشرطة، الحماية المدنية) و قد وردنا ذلك في الفصل الرابع الخاص بالحوادث المرور في الجزائر؛ حيث إختلفت النسب بين 68.99 % و 0.10 % و هذا حسب نوع المركبة (الوزن الخفيف، الدرجات النارية، سيارات الأجرة، نقل المسافرين..) و هنا يجب علينا أن نفسر لماذا هناك إختلاف بين الأصناف الثلاثة في الاستهداف للحوادث المرور؟ و حيث كانت المبررات كالتالي:

ضياع وسائل الإنتاج أي توقفها عن العمل بصفة مفاجئة و خاصة إذا اهتلكت المركبة.

عدم وجود راحة تعطى للسائق خاصة السائقين الذين يعملون لصالح المؤسسات الخاصة؛ حيث يكون نظام الأجور على حسب السفاريات التي يقوم بها السائق.

عدم وجود تناوب للسائقين خاصة لذوي المسافات الطويلة؛ حيث يوجد سائق واحد لمسافة أكثر من 100 كلم و هذا عكس بعض الدراسات التي ترى من الواجب أن يكون لكل سائق 500 كلم في اليوم

عدم تكوين السائقين في مجال الميكانيكي، ولو إعطاء معلومات أولية للمركبة، وطريقة سير النسق داخل السيارة الذي يعتبر فيه السائق عنصرا مهما ضمن هذا النسق، و خاصة أن هناك إختلاف بين المركبات، وكان من الأخطأ الشائعة، أن السائق في اليوم الواحد يستطيع أن يغير من ثلاثة إلى أربع مركبات؛ في سفرية واحدة، و هذا ما يؤدي إلى وقوع أخطاء في عملية السياقة.

دخول بعض المركبات من الوزن الثقيل، إلى داخل المدن مما يسبب، هلعا بالنسبة للسائقين المبتدئين، أما في الطرق الوطنية فليس هناك نظام، يسمى نظام تخصص الطرق.كما أن من أسباب التي تؤدي إلى الاستهداف خاصة إذا تعلق الأمر بنوع المركبة؛ حيث هناك عوامل عدة تؤدي إلى الوقوع في الحوادثسبها المركبة؛ حيث يقول الباحث عمر عبد النبي في كتابه " المواصفات القياسية للسلامة في السيارة و الطرق " " ذكرنا في المقدمة أن أسباب الحوادث تعود إما للإنسان أو الطريق أو المركبة، وهذا من خلال دراسة أقيمت في المملكة المتحدة حيث وضَحت أن نحو 110 % من الحوادث المرور تساهم المركبة في حدوثها".

فقد تحصلنا على دراسة أخرى تعدم هذه الفرضية وخاصة و أنها طبقت على سائقي المركبات الثقيلة وهي دراسة فؤاد سالم 1994و الموسومة بالعلاقة بين الاستهداف للحوادث، وبعض الخصائص النفسية لدى سائقي السيارات التقيلة.

- هدف الدراسة: هدفت الدراسة لمعرفة مقدار الترابط بين الاستهداف للحوادث، والقدرات العقلية والحركية، ومقدار الترابط بين الاستهداف، والسمات النفسية التي تميز السائقين المستهدفين للحوادث.

- أدوات الدراسة: استخدم الباحث عددا من الأدوات وهي: مقياس وكسلر بلفيو للذكاء – اختبار زمن الرجع البصري – اختبار الشخصية المتعدد الأوجه، وطبقت جميعها على عينتين الأولى مستهدفة للحوادث والثانية عشوائية لم تتعرض لأي حادث.

- نتائج الدراسة: دلت الدراسة على ما يلي:

1- إن المستهدفين للحوادث أقل من غير المستهدفين في بعض جوانب مقياس الذكاء.

2- إن المستهدفين للحوادث أبطأ في الاستجابة.

3- يتميز المستهدفون بعدم القدرة على المثابرة في العمل، ويتصفون بالنشاط الزائد في الفكر والعمل، ويتسمون بعم المبالاة بالمعايير الاجتماعية. (سالم – 1994).

11. تفسير الفرضية السابعة:

تقرهذه الفرضية بوجود إختلاف في الاستهداف للحوادث المرور يعزى للمتغير نمط ملكية المركبة (مؤسسة خاصة، مؤسسة عمومية، ملكية خاصة) وبعد عملية تحليل النتائج إحصائيا تبين أن هناك إختلاف جوهري في الاستهداف يرجع إلى نمط الملكية للمركب، وقد نلحظنا ذلك إحصائيا على أن بعض السائقين، من الذين ينتمون إلى المؤسسات العمومية يختلفون في الاستهداف عن الذين ينتمون للمؤسسات الخاصة، وكما أن هؤلاء السائقين يختلفون في وقوعهم في الحوادث عن الذين لديهم ملكية خاصة للمركبة، وقد دلت النتائج بعد التحليل الإحصائي بصحة الفرض الذي إنطلقنا منه، وهذا بنسبة 99 % كدرجة ثقة و 1 % كدرجة شك.

و لما نلاحظ الجدول رقم (27) نلاحظ أنا الذين لديهم ملكية خاصة للمركبات هم الأكثر إستهدافا للحوادث المرورية؛ حيث بلغت نسبتهم 38.0 % بمقارنة مع الذين ينتمون إلى المؤسسات العمومية أو الخاصة؛ حيث بلغت نسبتهم 31.0 % و المبرر في ذلك يرجع إلى مايلي:

عدم شعور هؤلاء السائقين بمسؤلية اتجاه المراكب التي يمتلكونها.

عدم وجود إنتقاء حقيقي لقيادة المركبة خاصة إذا علمنا بأن المؤسسات الخاصة أو العمومية عند توظيفها للعمال يقومون بعملية الإنتقاء أو على الأقل طلب الخبرة في الميدان

إن الحضيرة الوطنية تشيرإلى أن 70 % من المركبات ذات ملكية خاصة، و 30% موزعة بين المؤسسات العمومية و الخاصة و هذا سبب وجيه لأن يكون أصحاب الملكية الخاصة للمركبات أكثر إستهدافا للحوادث.

مكانة السيارة – و خاصة السياحية منها – لدى المجتمع الجزائري؛ حيث ينشأ لديهم نوع من التباهي، و المغالات، و الشحناء - خاصة بين المراهقين من الذكور - مما يؤدي إلى الوقوع في حوادث المرور.

الإستنتاج العام:

من خلال إجراءات الميدانية لدراسة تم التحقق من الفرضيات التي إنطلقنا منها، وكما تم تحقيق الهدف الرئيسي لهذه الدراسة ألا و هي المقاربة السيكو تقنية للإستهداف لحوادث المرور، أيضا قد و صلنا إلى عدة إستنتاجات وهي ك لآتي:

- هناك مظاهر للاستهداف لحوادث المرور وهي الظروف الفيزيقية و التقنية، المظاهر السلوكات اللاوقائية و الإجتماعية، مظاهر تنظيمية، مظاهر معرفية، مظاهر إنفعالية، مظاهر نفس حركية
- هناك أسباب للإستهداف للحوادث المرور تنضوي تحت المظاهر المذكورة سلفا مثل الحرارة، الثلوج، إنفجار العجلات، الفرامل غير المشحمة، سياقة بالهاتف الخلوي، عدم استعمال حزام الآمان، دوران العمل، التغييب، التمارض، ضعف الذاكرة، عدم وجود التآزر الحركي ...
- إن الإستهداف لحوادث المرور يتكون من عاملين أساسين هما العامل الذاتي و العامل الموضوعي، وكل واحد منهما يتألف من عوامل عدة:

1. العامل الذاتي: و يضم (عوامل معرفية، عوامل إنفعالية، عوامل نفس حركية)
2. العامل الموضوعي: و يضم (عامل، الظروف الفيزيقية و التقنية، عامل السلوكات اللاوقائية و الإجتماعية، عامل تنظيمي).

- هناك علاقة بين الاستهداف في صورته الجديدة و السن
- هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب المستوى التعليمي.
- هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب الحالة المدنية.
- هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب عدد المرات التي وقع فيها السائق في الحادثة.
- هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب فصل الوقوع في الحادثة
- هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب صنف المركبة.
- هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب نوع المؤسسة.

مقترحات الدراسة

في ضوء نتائج البحث الحالي بجانبية النظري و الميداني، يمكن تقديم التوصيات من جانبين توصيات عامة، و توصيات خاصة، أما التوصيات العامة فهي موجهة إلى الهيئات العليا و المهتمة بهذا الموضوع، أما التوصيات الخاصة فهي موجهة بالدرجة الأولى إلى الهيئات العلمية و منها الجامعة.

1. وضع برامج تدريبية تعتمد أساسا على الجانب النفسي، أي الشخصي في الإنسان بما أنه المحور الأساسي في عملية السياقة
2. لإنجاح برنامج التدريبي، من المناسب التركيز على بناء ثقافة تنظيمية محورهـــا الأساســـي الأداء والعلاقات الإنسانية ولابد من التوازن بين هذين الجانبين الموضـــوعي و الـــذاتي للإستهداف للحوادث المرور
3. التأكيد في برامج التدريبية لسياقة على معايير الموضوعية و الذاتية للإستهداف والتميز في الجهود وبناء معايير تتسم بالعدالة والموضوعية،اذ ان هذا المؤشر حاز علـــى الأولويـــة في التفضيلات كأحد أهم مؤشرات لتشخيص المستهدفين للحوادث المرور، كمـــا ان هـــذا المؤشر يساهم في تخفيض حدة الحوادث ما دام هناك تشخيص .
4. نوصي بالإنتقال من مرحلة التعليم السياقة إلى المرحلة العملية و هي مرحلة التدريب بـــأتم معنى الكلمة، الذي يعتمد على البرامج العلمية، حيث يتم فيهـــا تشـــخيص العلمـــي و الصحي للمستهدفين للحوادث، ثم توجيههم، و تأهيلهم ببرامج مقننة علميا.
5. تزويد السائقين بالمعلومات والبيانات الكافية عن وظائفهم وعن المنظمة التي يعملون بهـــا، وهذا يؤدي بدوره إلى تخفيف من وطأة الحوادث. كما يؤدي إلى إحاطة العاملين بكـــل مـــا يجري داخل المنظمة التي يعملون بها مما يؤدي إلى شـــعورهم بـــالولاء لهـــذه المنظمـــة وإلى إحساسهم بقيمتهم وذلك يؤدي بدورة إلى رفع روحهم المعنوية وزيادة أدائهم وكفـــاءتهم في السياقة.

6اعادة تصميم الوظائف التي يؤديها العاملون في المنظمة من خلال تضمين عناصر جـــودة حياة العمل، في برامج الاثراء الوظيفي المؤثرة على دافعية وأداء السائقين، و هذا من خـــلال وضع مخابر لذالك.

7المساهمة في تهيئة برامج تطويرية في الجامعات و الكليات، لبناء و التطبيق البرامج التدريب على السياقة في الجامعات بحيث أن هذه الاستراتجية تخلق الموازنة بين كفاءة أداء السائقين وتوفير جودة حياة العمل، الذي يعتبر التقليل من الحوادث أحد مؤشراته الحديثة

8المساهمة في بناء ثقافة تنظيمية ومرورية، من خلال برامج إعلامية مشتركة مع الهيئات المعنية بالأمر داخل الحرم الجامعي، يركز على عمل الفريق و الإدارة الذاتية للفريق من خلال خلق بيئة إعلامية ومنظمة إعلامية المرتكزة على المقومات الاتية:

- المشاركة في صناعة القرارت.
- التعلم المستمر.
- التحسينات المستمرة في الأداء من خلال التغذية العكسية.
- الرقابة الذاتية و اعتماد الاجراءات التصحيحية للأداء.

و في الأخير نقترح إجراء المزيد من الدراسات حول هذا الموضوع من الناحية النفسية بشتى فروعه منها دراسات:

1. أرغونوميا و خاصة تصميم الوظائف
2. تنظيمية و خاصة ما يتعلق بالتسيير الموارد البشرية
3. برامج إختيار و التوجيه و التأهيل المهني
4. تحليل العمل بالنسبة لمهنة السياقة
5. وضع دراسات إكلينيكية باختبارات إسقاطية لتحديد الإكلينيكي لشخصية المستهدف

المراجع المعتمدة

قائمة المراجع:

المراجع العربية:

1) أبو العلاء الياسيني1993: القدرات النفس الحركية ضوء علم النفس . دار الهدى مصر

2) أحمد عبد الخالق 1983 : علم النفس المهني. دار الجامعة بيروت لبنان.

3) أحمد ناجي 1996 : حوادث العمل . دار المعارف القاهرة .

4) أحمد عزت راجح (مجهول) : المواءمة المهنية و الهندسة البشرية و العلاقات الإنسانية. القبس الكويت

5) تركي رابح 1984 : مناهج البحث في علوم التربية و علم النفس. دار العلم بيروت .

6) ج-جيلفور1983 : ميادين علم النفس النظرية و التطبيقية ترجمة بإشراف د.يوسف مراد م1 ط-6 دار المعارف القاهرة.

7) رجاء الغامدي 1989: علم النفس الفزيولوجي الحديث . دار المعارف القاهرة

8) السيد محمد خيري و آخرون 1983 : علم النفس التجريبي المطابع الأهلية للأوفست.

9) سامح عبد القادر طبي 1996 : حوادث المرور في تنامي دار العلم سوريا.

10) الشيخ كامل محمد عويضة 1985: علم النفس الصناعي دار الكتب العلمية الطبعة الأولى دار النهضة العربية بيروت.

11) شحات أحمد صفتي (مجهول) : الثقافة الأمنية سلسلة محاضرات الموسم الثقافي المركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب بالرياض.

12) طيب أبو العلاء 1999 : علم النفس الصناعي دار النهضة.

13) عبد الرزاق أمين سقر1987: العينات و تطبيقاتها في البحوث الاجتماعية الإدارة العملية للبحوث العربية السعودية.

14) عباس محمود عوض (مجهول) : حوادث العمل في ضوء علم النفس. دار النهضة

15) عاطف محمود عبيد 1989: التنظيم الصناعي و إدارة الإنتاج. الإدارة العملية للبحوث العربية السعودية.

16) عبد الحق المازني (مجهول) : حوادث المرور بين الحاضر و المستقبل . دار المعارف.

17) علي فاخر1993 : التقليل من الحوادث . دار المعارف .

18) عمر عبد النبي1988: الموصفات القياسية لسلامة في السيارات و الطرق. دار النشر المركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب بالرياض.

19) عبد الرحمان العيسوي (1988) : سيكولوجية العمل و العمال. دار الراتب الجامعية بيروت لبنان.

20) عبد الرحمان العيسوي 1982 : علم النفس و الإنتاج ط1 دار النهضة العربية بيروت لبنان.

21) عماد الدين سلطان 1988: مختصر الدراسات الأمنية المزمر العربي للدراسات الأمنية والتدريب بالرياض.

22) عزت سيد إسماعيل(مجهول) : علم النفس التجريبي الطبعة الأولى و كالة المطبوعات الكويت.

23) عز الذين القشندي مراد 1999 : علم النفس التجريبي. دار النهضة العربية بيروت لبنان

24) فرج عبد القادر طه 1987 : علم النفس الصناعي و التطبيقي. دار النهضة العربية بيروت.

25) فرج عبد القادر طه 1987 : قراءات في علم النفس الصناعي. دار النهضة العربية بيروت.

26) فيتاليس و موريس 1956 : علم النفس المهني ترجمة د. أحمد زكي صالح تحت إشراف د. يوسف مراد دار المعارف القاهرة.

27) فاخر عاقل 1988: مناهج البحث العلمي دار العلم للملايين ط.3

28) لمين أبو عمار1983 : التربية التكنولوجية دار المعارف .

29)مايرونورمان1967: علم النفس في الصناعة ترجمة د.كمال محمد مراجعة كامل نحاس مؤسسة فرانكس القاهرة.

30) محمد السيد أبو النيل 1985: علم النفس الصناعي بحوث عربية و عالمية دار النهضة العربية بيروت.

31) محمد السيد أبو النيل (مجهول) : الإحصاء النفسي و الاجتماعي و التربوي دار النهضة العربية بيروت.

32) مقدم عبد الحفيظ 1993 : الإحصاء و القياس النفسي و التربوي دار المطبوعات الجامعية الجزائر.

33) وزارة العمل قانون 13/76 المؤرخ في 05 جوان .1976

34) وزارة العمل قانون 13/83 المؤرخ في 02 جويلية 1983 المتعلق بحوادث العمل و الأمراض المهنية المادتين 06 و07.

35 الأستاذ مسعود بوطاف و آخرون فرقة بحث " السلوكيات اللاوقائية عند السائقين و الراجلين في الطرقات و علاقتها بحوادث المرور" جامعة الجزائر الموسم 2001-2002

36. النافع، عبدالله، والسيف، خالد: " تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادات السيارات بالمملكة "، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض، 1988م.

37. [فهيم، محمد عيسى وآخرون: " السلوك المزعج الصادر عن السائقين أثناء القيادة "، مركز البحوث التربوية والنفسية، جامعة أم القرى، 1405هـ.]

38. [التويجري، محمد عبد المحسن وآخرون: " الحوادث والمخالفات المرورية لدى صغار السن والخصائص الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها " دراسة ميدانية، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض، 1421هـ.

39. [اللحياني، مساعد " القيادة وأنظمة المرور "، مكتبة كنوز المعرفة، جدة، 1416هـ،].

40. عسيري، عبد الرحمن محمد: " الجوانب الاجتماعية للمخالفات المرورية " دراسة تطبيقية على الطلبة الجامعيين، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض، 1418هـ.

41. النافع، عبدالله، والسيف، خالد: " تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادات السيارات بالمملكة "، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض، 1988م

42. محمد سليمان عبد الله الوهيد ص 115

43. حمو بوظريفة و آخرون . مجلة المخبر الوقاية و الأرغونوميا عدد 01، 2007.

44. بوظرفة حمو و آخرون 1991 دراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر مركز الطباعة لجامعة الجزائر

45. المير، عبدالرحيم بن علي (1995م). العلاقة بين ضغوط العمل وبين الولاء التنظيمي والأداء والرضا الوظيفي والصفات الشخصية: دراسة مقارنة، الإدارة العامة، مجلد 35، العدد الثاني، ص ص 207- 252.]

46. حسني؛ ومحمود،1993م:19)

.[]

36. كمال، بدرية أحمد. رؤية سيكولوجية لمرضى الشرايين التاجية. الجمعية المصرية للدراسات النفسية، مكتبة الأنجلو المصرية – مجلد أعمال، المؤتمر الثامن لعلم النفس في مصر. (1992م)

37. العتيبي، آدم، غازي. علاقة ضغوط العمل بالاضطرابات السيكوسوماتية والغياب الوظيفي في دولة الكويت، مجلة العلوم الاجتماعية، المجلد 25، العدد 2،(1997م)

38. (صالح عودة سعيد : إدارة الأفراد، منشورات الجامعة المفتوحة، طرابلس، ص) 133.

39. د عبد الرحمان العيسوي –سيكولوجية العمل والعمال –دار الراتب الجامعية بيروت لبنان .

40. علي أحمد الكركي، إرادة التعلم سبيلنا إلى التنمية الشخصية المستدامة، دار الفكر العربية 2006 ص52

41. حمود هراع الشريف، الآثار النفسية للحوادث المرورية، مؤتمر التعليم و السلامة المرورية، مجلة جامعة نايف للعلوم الأمنية، السعودية 13،12/11/ 2006)

42. فرج، عبد اللطيف حسن (1418هـ) الأسباب النفسية للسرعة الزائدة وكيفية معالجة ذلك في مناهج المدرسة الثانوية، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، الرياض، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية.]:

43. الصقر، عبد الله نجر (1418هـ) مشكلة حوادث المرور في المملكة من واقع الإحصاءات الرسمية، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، الرياض، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية لسائقين

44. التويجري، محمد عبد المحسن وأخرون الحوادث والمخالفات المرورية لدى صغار السن والخصائص الشخصية الاجتماعية لمرتكبيها: دراسة ميدانية، الرياض، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الإدارة العامة لبرامج المنح(1421هـ).

45. السيف وآخرون (1422هـ) دراسة أسباب نسبة إصابات الحوادث المرورية في مناطق الرياض ومكة المكرمة والمنطقة الشرقية ووسائل تلافيها، الرياض، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية

46. محمد، لطفي راشد 1992 نحو إطار شامل لتفسير ضغوط العمل، وكيفية مواجهتها، الإدارة العامة، العدد75،

47. المير، عبدالرحيم علي 1995 العلاقة بين ضغوط العمل وبين الولاء التنظيمي والأداء والرضا الوظيفي: دراسة مقارنة، مجلة الإدارة العامة، المجلد الخامس، العدد الثاني، الرياض، المملكة العربية السعودية .

48. العتيبي، آدم غازي 1998 الإحباط الوظيفي لدى العمالة الكويتية والعمالة الوافدة في القطاع الحكومي بدولة الكويت. مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد التسعون، ص ص 15-40.

49. الهنداوي، وفية أحمد 1994 استراتيجيات التعامل مع ضغوط العمل، الإداري، العدد 58، ص ص 89-131.

50. الشيخ كامل محمد محمد عويضة – علم النفس الصناعي – دار الكتب العلمية – الطبعة الأولى – بيروت لبنان 199.

الميرة، عبدالرحيم علي

1995 العلاقة بين ضغوط العمل وبين الولاء التنظيمي والأداء والرضا الوظيفي: دراسة مقارنة، مجلة الإدارة العامة، المجلد الخامس، العدد الثاني، الرياض، المملكة العربية السعودية ص ص207-252.

النمر، سعود

1993 الرضا الوظيفي للموظف السعودي في القطاعين العام والخاص. مجلة العلوم الإدارية، العدد 1، ص ص63-106.

.51

52. Schwimer, D. "Managing Stress to Boost Productivity." Employment Relations Today. (Apr). 23-26

53. Cooper, J.o.(1981) (Measuring behavior 2nd Ed.) Colunbus, Ohio: Charles E.Merrill

54. *H.R. Magazine*. "Work Place Stress." August, 1991.

55. Tang, T. and Hammontree, M. "The Effects of Hardiness, Police Stress and Life Stress on Police

Officers Illness and Absenteeism." *Public Personnel Management,* 21, No. 4 (Winter, l992), 493-410.

56. Johnson s.e.Hell.A (2005)"THE PRETICTION OF SAFELIFITING BEHAVIOUR" JORNAL OF RECHERCH 36.63.73)

57. House, J, et al. Occupational Stress and Health among Factory Workers, Journal

58. Melamed, S. and Luze, J., *et al.* "Ergonomic Stress Levels, Personal Characteristics, Accident Occurrence and Sickness Absence among Factory Workers." *Ergonomics*, 32, No. 9 (1989), 1101-1110.

59. (ROMELAER Pierre: Gestion des ressources humaines, Armand colin Editeur, Paris,1993, P822)

60. Deffenbacher, J. L and et al (2002) Cognitive – behavioral treatment and therapy (40) 895-910.

61. Iversen, H & Rundmo, T (2002) Personality, risky driving and accident Involvement among Norwegian drivers. Personnalité and Individuel Différences (33/1251-1263).

62. Abdel momen Alhefnée 1994 : « in cyclopedia psychologie psycho analyses », 4ed madbouli book shop

63. A . Jean 1981 : « des étude internationale des un sécurité industriel » Q.S.D
64. Brahim alaly 1982 : « la psychologie industriel », M . R EGYPT
65. Calton F 1987 : « psychométrique expertement » brain 2
66. E. squirol : « des maladies mentales considérée sous les rapports médical hygiénique et medico – légal », Paris balliere 2 V.
67. Guilford .J 1993 : « psychometric methods», New York , Mc graw hill .
68. Michalle . B 1984 : « Les accidente routière », M . R . S.
69. Likert, R. (1967). The Human Organization: Its Management and Values. NY: McGrew-Hill
70. Lundvall, B.(2000). The Learning Economy. In OECD. Knowledge Management in the Learning Society. Paris , PP (125 – 141).
71. Rao, T. (1993). Managment of Learning in Organizations, Personal today, vol,x1v, no.3,pp(3-11).

72. Senge, P.(1990).The Leaders New Work: Building Learning Organizations. Sloan Management Review, Fall ,pp(7-23).
73. Wendell, F. and Cecil. B.(1978). Organization Development , Behavioral Science Interventions for Organization Improvement. NJ: Prentice-Hall

الملاحق

الملحق رقم 01 يبين صدق المحكمين

	الأساتذة				المحققين الميدانيين			
	مج=75				مج75			
العبارة	التكرار بنعم	%	التكرار بـــ لا	%	التكراربنعم	%	التكرار بـــ لا	%
1. الرطوبة فوق 20 %	68	90.66	07	9.33	63	84	12	16
2. الرياح فوق 20كلم /ساعة	70	93.33	05	6.66	60	80	15	20
3. الحرارة فوق 30 درجة	75	100	00	00	63	84	12	16
4. الثلج	63	48	12	16	61	81.33	14	18.66
5. الانزلاقات	60	80	15	20	51	68	24	32
6. سقوط الأحجار	68	90.66	7	9.33	55	73.33	20	26.66
7. المنحدرات	69	92	6	8	69	92	6	8
8. الانعراجات	65	86.66	10	13.33	60	80	15	20
9. الممهلات	68	90.66	7	9.33	65	86.66	10	13.33
10. خروج الحيوانات	69	92	6	8	75	100	0	0
11. تساقط الأمطار	70	93.33	5	6.66	74	98.66	1	1.33
12. الضباب	70	93.33	5	6.66	70	93.33	5	6.66
13. حب العمل	70	93.33	5	6.66	71	94.66	4	5.33
14. الخمول النفسي	65	86.66	10	13.33	66	88	9	12
15. البساطة	70	93.33	5	6.66	72	96	3	4
16. سرعة الغضب	70	93.33	5	6.66	71	94.66	4	5.33
17. السيطرة على الأعصاب	70	93.33	5	6.66	69	92	6	8
18. اختبار الخجل	75	100	0	0	75	100	0	0
19. اختبار الشجاعة	75	100	0	0	74	98.66	1	1.33
20. اختبار القلق	75	100	0	0	73	97.33	2	2.66
21. حب النفس	75	100	0	0	74	98.66	1	1.33
22. الرضا عن	70	93.33	5	6.66	72	96	3	4

النفس								
23. الصبر	74	98.66	1	1.33	73	97.33	2	2.66
24. العدوانية	73	97.33	2	2.66	73	97.33	2	2.66
25. الاكتئاب	73	97.33	2	2.66	72	96	3	4
26. التوتر	75	100	0	0	75	100	0	0
27. الثقة بالنفس	74	98.66	1	1.33	71	94.66	4	5.33
28. الخوف	74	98.66	1	1.33	73	97.33	2	2.66
29. الحزن	70	93.33	5	6.66	72	96	3	4
30. الضغط النفسي	75	100	0	0	74	98.66	1	1.33
31. الذكاء	75	100	0	0	75	100	0	0
32. الذاكرة	75	100	0	0	75	100	0	0
33. التدريب	75	100	0	0	75	100	0	0
34. اتخاذ القرار	71	94.66	4	5.33	73	97.33	2	2.66
35. تمييز العلامات	74	98.66	1	1.33	73	97.33	2	2.66
36. الفهم الميكانيكي	75	100	0	0	75	100	0	0
37. الإدراك المكاني	73	97.33	2	2.66	74	98.66	1	1.33
38. الاستعداد اللفظي	73	97.33	2	2.66	72	96	3	4
39. الاستعداد العددي	74	98.66	1	1.33	74	98.66	1	1.33
40. الإدراك الحسي	65	86.66	10	13.33	65	86.66	10	13.33
41. الإبداع	68	90.66	7	9.33	69	92	6	8
42. سرعة الأصابع	65	86.66	10	13.33	71	94.66	4	5.33
43. التركيز	61	81.33	14	18.66	70	93.33	5	6.66
44. تقدير المسافات	72	96	3	4	71	94.66	4	5.33
45. الإحساس بالحركة	72	96	3	4	72	96	3	4
46. حركة اليدين	75	100	0	0	75	100	0	0
47. التآزر الحركي العام	72	96	3	4	75	100	0	0
48. زمن الرجع العام	73	97.33	2	2.66	72	96	3	4
49. سرعة اليدين	68	90.66	7	9.33	70	93.33	5	6.66

50. المثابرة العضلية لليدين	69	92	6	8	71	94.66	4	5.33
51. الرضا الوظيفي	65	86.66	10	13.33	71	94.66	4	5.33
52. الاغتراب المهني	63	84	12	16	64	85.33	11	14.66
53. الضغط المهني	68	90.66	07	9.33	63	84	12	16
54. دوران العمل	70	93.33	05	6.66	60	80	15	20
55. الالتزام الوظيفي	75	100	00	00	63	84	12	16
56. التغييب عن العمل	63	48	12	16	61	81.33	14	18.66
57. استعمال الهاتف أثناء السياقة	60	80	15	20	51	68	24	32
58. عدم ضبط صيانة المركبة	72	96	3	4	72	96	3	4
59. عدم مراقبة أجهزة المركبة كل يوم	74	98.66	1	1.33	74	98.66	1	1.33
60. عدم احترام قوانين المرور بصفة عامة	75	100	0	0	75	100	0	0
61. وضع طفل صغير إلى الأمام أثناء السياقة	72	96	3	4	75	100	0	0
62. عدم وضع حزام الأمن	62	82.66	13	17.33	63	84	12	16
63. التزام السرعة المفرطة	68	90.66	07	9.33	63	84	12	16
64. السياقة مع وجود مرض عضوي	70	93.33	05	6.66	60	80	15	20
65. عدم احترام اللفتات الموجودة في الطرق	75	100	00	00	63	84	12	16
66. سياقة مع تناول مخدر أو مسكر أو منوم	75	100	00	00	63	84	12	16
67. السياقة	63	48	12	16	61	81.33	14	18.66

بالكتمان								
68. السياقة برفع صوت المذياع	60	80	15	20	51	68	24	32
69. السياقة مع مشاهدة فيلم	72	96	3	4	72	96	3	4
70. هل تستعمل حزام الأمن	74	98.66	1	1.33	74	98.66	1	1.33
71. هل تطلب ممن معك استخدام حزام الأمن	75	100	0	0	75	100	0	0
72. هل تعبر من أماكن عبور المشاة	72	96	3	4	75	100	0	0
73. هل تخرج يدك من الشباك عند القيادة	62	82.66	13	17.33	63	84	12	16
74. هل تستخدم الضوء العالي داخل المدينة	68	90.66	07	9.33	63	84	12	16
75. هل تقف في أماكن الممنوعة الوقوف و التوقف أو الأماكن الخاصة بالمعوقين	70	93.33	05	6.66	60	80	15	20
76. عندما يظهر الضوء البرتقالي هل تزيد من السرعة	75	100	00	00	63	84	12	16
77. هل تترك محرك اتلسيارة يعمل وتذهب لشراء	75	100	00	00	63	84	12	16

الملحق رقم 02 يوضح الإختبارات و الوظيفة التي يقيسها

الاختبار	وظيفة التي يقيسها	نوع الاختبار	الاختبار	وظيفة التي يقيسها	نوع الاختبار
مقياس الظروف الفيزيقية	قياس الظروف الفيزيقية	استبيان	اختبار تمييز العلامات	قياس تمييز العلامات	لوحات
اختبار حب العمل	قياس حب العمل	استبيان	اختبار الفهم الميكانيكي	قياس الفهم الميكانيكي	لوحات
اختبار الخمول النفسي	قياس الخمول النفسي	استبيان	اختبار الإدراك المكاني	قياس الإدراك المكاني	أشكال
اختبار البساطة	قياس البساطة	استبيان	اختبار الاستعداد اللفظي	قياس الاستعداد اللفظي	استبيان
اختبار سرعة الغضب	قياس سرعة الغضب	استبيان	اختبار الاستعداد العددي	قياس الاستعداد العددي	استبيان
اختبار السيطرة على الأعصاب	قياس السيطرة على الأعصاب	استبيان	اختبار الإدراك الحسي	قياس الإدراك الحسي	جهاز
اختبار الخجل	قياس الخجل	استبيان	اختبار الابتكار	قياس الابتكار	استبيان
اختبار الشجاعة	قياس الشجاعة	استبيان			
اختبار القلق	قياس القلق	استبيان	اختبار سرعة الأصابع	قياس سرعة الأصابع	جهاز
اختبار حب النفس	قياس حب النفس	استبيان	اختبار التركيز	قياس التركيز	استبيان
اختبار الرضا عن النفس	قياس الرضا عن النفس	استبيان	اختبار تقدير المسافات	قياس تقدير المسافات	لوحات
اختبار الصبر	قياس القدرة على الصبر	استبيان	اختبار الإحساس بالحركة	قياس الإحساس بالحركة	جهاز
اختبار العدوانية	قياس العدوانية	استبيان	اختبار حركة اليدين	قياس حركة اليدين	جهاز
اختبار الاكتئاب	قياس الاكتئاب	استبيان	اختبار التآزر الحركي العام	قياس التآزر الحركي العام	جهاز

اختبار التوتر	قياس التوتر	استبيان	اختبار زمن الرجع العام	قياس زمن الرجع العام	جهاز
اختبار الثقة بالنفس	قياس الثقة بالنفس	استبيان	اختبار سرعة اليدين	قياس سرعة اليدين	جهاز
اختبار الخوف	قياس الخوف	استبيان	اختبار المثابرة العضلية لليدين	قياس المثابرة العضلية لليدين	جهاز
اختبار الحزن	قياس الحزن	استبيان	اختبار الرضا الوظيفي	قياس الرضا الوظيفي	استبيان
اختبار الضغط النفسي	قياس الضغط النفسي	استبيان	اختبار الاغتراب المهني	قياس الاغتراب المهني	استبيان
اختبار الذكاء	قياس الذكاء	استبيان	اختبار الضغط المهني	قياس الضغط المهني	استبيان
اختبار الذاكرة	قياس الذاكرة	استبيان	اختبار دوران العمل	قياس دوران العمل	استبيان
		استبيان	اختبار الالتزام الوظيفي	قياس الالتزام الوظيفي	استبيان
اختبار التدريب	قياس التدريب	استبيان	اختبار قياس السلوكيات اللاوقائية	قياس السلوكيات اللاوقائية	استبيان

الملحق رقم 03 يوضح أوزان المرجحة للإختبارات المعتمدة

الاختبارات	درجة مرتفعة (جيد)	درجة منخفضة (ضعيف)
1. مقياس الظروف الفيزيقية	حادثين في أحوال جوية غير مواتية	أقل من ذلك
2. اختبار حب العمل	15 فما فوق	أقل من 15
3. اختبار الخمول النفسي	10 فما فوق	أقل من 4
4. اختبار البساطة	15 فما فوق –متكلف-	أقل من 8-بسيط-
5. اختبار سرعة الغضب	50 فما فوق –مسيطر-	أقل من 25 –سريع الغضب
6. اختبار السيطرة على الأعصاب	13 فما فوق	أقل من 6
7. اختبار الخجل	18 فما فوق	أقل من 4
8. اختبار الشجاعة	15 فما فوق	أقل من 7
9. اختبار القلق	11 فما فوق	أقل من 5
10.اختبار حب النفس	11 فما فوق	أقل من 5
11.اختبار الرضا عن النفس	11 فما فوق	أقل من5
12.اختبار الصبر	13 فما فوق	أقل من6
13.اختبار العدوانية	13 فما فوق	أقل من 6
14.اختبار الاكتئاب	15 فما فوق	أقل من 7
15.اختبار التوتر	90 فما فوق مسيطر على التوتر	أقل من 90 متوتر
16.اختبار الثقة بالنفس	11 فما فوق	أقل من 6
17.اختبار الخوف	من 18 فما فوق	أقل من 18
18.اختبار الحزن	من 15 فما فوق	أقل من 15
19.اختبار الضغط النفسي	من 18 فما فوق	أقل من 18
20.اختبار الذكاء	من 0 إلى 5 بإجابة بنعم	أكثر من5 إجابة بنعم
21.اختبار الذاكرة	من 0 إلى 5 بإجابة نعم	أكثر من 15 إجابة بنعم

22.اتخاذ القرار	18 فما فوق	أقل من 18
23.اختبار التركيز	من 0 إلى 5 بإجابة بنعم	أكثر من5 إجابة بنعم
24.اختبار التدريب	من 45 فما فوق	أقل من45
25.اختبار تمييز العلامات	20 اجابة بنعم	أقل من 20 اجابة بنعم
26.اختبار الفهم الميكانيكي	أقل من 10	من 10 فمافوق
27.اختبار الإدراك المكاني	أقل 15	من 15 فما فوق
28.اختبار الاستعداد اللفظي	أقل من 10	من 10 فما فوق
29.اختبار الاستعداد العددي	أقل من 10	من 10 فما فوق
30.اختبار الإدراك الحسي	من 0 إلى 5 بإجابة بنعم	أكثر من5 إجابة بنعم
31.اختبار الابداع	من 12 فما فوق	أقل من 12
32.اختبار سرعة الأصابع	أقل من 3 أخطاء مكررة	4 أخطاء مكررة
33.اختبار تقدير المسافات	أقل من 5 إجابات خاطئة	أكثر من 10 إجابات خاطئة
34.اختبار الإحساس بالحركة	إكتشاف 4 مثيرات متنوعة	عدم إكتشاف أقل من 4 متيرات
35.اختبار حركة اليدين	نجاح في مقياس أدائي	عدم النجاح
36.اختبار التآزر الحركي العام	نجاح في مقياس أدائي	عدم النجاح
37.اختبار زمن الرجع العام	نجاح في مقياس أدائي	عدم النجاح
38.اختبار سرعة اليدين	نجاح في مقياس أدائي	عدم النجاح
39.اختبار المثابرة العضلية لليدين	نجاح في مقياس أدائي	عدم النجاح
40.اختبار الرضا الوظيفي	من 24 فما فوق	أقل من 24
41.اختبار الاغتراب المهني	من 16 فما فوق	أقل من 16
42.اختبار الضغط المهني	من 13فما فوق	أقل من 13
43.اختبار دوران العمل	معدل 2 تغيرات في ستة سنوات	أكثر من المعدل

44.اختبار الالتزام الوظيفي	من 18 فما فوق	أقل من 18
45.اختبار قياس السلوكيات اللاوقائية	من 30 فما فوق	أقل من 30

الملحق رقم 4

أ) **الثبات:**

سوف نعرض في هذا الإطار ثبات كل اختبار على حدا، ثم نعرض ثبات الاختبارات جملة واحدة عن طريق التحليل العاملي، حيث كانت النتائج مبينة في الجدول التالي:

الاختبار	نوع الثبات	درجة الثبات
1. مقياس الظروف الفيزيقية	اختبار و إعادة الاختبار	0.85
2. اختبار حب العمل	اختبار و إعادة الاختبار	0.85
3. اختبار الخمول النفسي	اختبار و إعادة الاختبار	0.70
4. اختبار البساطة	اختبار و إعادة الاختبار	0.81
5. اختبار سرعة الغضب	اختبار و إعادة الاختبار	0.91
6. اختبار السيطرة على الأعصاب	اختبار و إعادة الاختبار	0.80
7. اختبار الخجل	اختبار و إعادة الاختبار	0.82
8. اختبار الشجاعة	اختبار و إعادة الاختبار	0.75
9. اختبار القلق	اختبار و إعادة الاختبار	0.87
10. اختبار حب النفس	اختبار و إعادة الاختبار	0.88
11. اختبار الرضا عن النفس	اختبار و إعادة الاختبار	0.82

12. اختبار الصبر	اختبار و إعادة الاختبار	0.92
13. اختبار العدوانية	اختبار و إعادة الاختبار	0.93
14. اختبار الاكتئاب	اختبار و إعادة الاختبار	0.85
15. اختبار التوتر	اختبار و إعادة الاختبار	0.74
16. اختبار الثقة بالنفس	اختبار و إعادة الاختبار	0.71
17. اختبار الخوف	اختبار و إعادة الاختبار	0.70
18. اختبار الحزن	اختبار و إعادة الاختبار	0.75
19. اختبار الضغط النفسي	اختبار و إعادة الاختبار	0.84
20. اختبار الذكاء	اختبار و إعادة الاختبار	0.91
21. اختبار الذاكرة	اختبار و إعادة الاختبار	0.95
22. اختبار التعلم	اختبار و إعادة الاختبار	0.80
23. اختبار التدريب	اختبار و إعادة الاختبار	0.94
24. اختبار تمييز العلامات	اختبار و إعادة الاختبار	0.70
25. اختبار الفهم الميكانيكي	اختبار و إعادة الاختبار	0.72
26. اختبار الإدراك المكاني	اختبار و إعادة الاختبار	0.95
27. اختبار الاستعداد اللفظي	اختبار و إعادة الاختبار	0.85
28. اختبار الاستعداد العددي	اختبار و إعادة الاختبار	0.76

29. اختبار الإدراك الحسي	اختبار و إعادة الاختبار	0.74
30. اختبار الابتكار	اختبار و إعادة الاختبار	0.90
31. اختبار سرعة الأصابع	اختبار و إعادة الاختبار	0.86
32. اختبار التركيز	اختبار و إعادة الاختبار	0.84
33. اختبار تقدير المسافات	اختبار و إعادة الاختبار	0.60
34. اختبار الإحساس بالحركة	اختبار و إعادة الاختبار	0.97
35. اختبار حركة اليدين	اختبار و إعادة الاختبار	0.87
36. اختبار التآزر الحركي العام	اختبار و إعادة الاختبار	0.85
37. اختبار زمن الرجع العام	اختبار و إعادة الاختبار	0.93
38. اختبار سرعة اليدين	اختبار و إعادة الاختبار	0.90
39. اختبار المثابرة العضلية لليدين	اختبار و إعادة الاختبار	0.72
40. اختبار الرضا الوظيفي	اختبار و إعادة الاختبار	0.83
41. اختبار الاغتراب المهني	اختبار و إعادة الاختبار	0.71

42. اختبار الضغط المهني	اختبار و إعادة الاختبار	0.91
43. اختبار دوران العمل	اختبار و إعادة الاختبار	0.70
44. اختبار الالتزام الوظيفي	اختبار و إعادة الاختبار	0.82
45. اختبار قياس السلوكيات اللاوقائية	اختبار و إعادة الاختبار	0.92

ب)**الصدق:**

سوف نعرض في هذا الإطار صدق كل اختبار على حدى ثم نعرض صدق الاختبارات جملة واحدة عن طريق الصدق العاملي، حيث كانت النتائج مبينة في الجدول التالي:

الاختبار	نوع الصدق	درجة الصدق
1. مقياس الظروف الفيزيقية	المقارنة الطرفية	فروق دالة
2. اختبار حب العمل	المقارنة الطرفية	فروق دالة
3. اختبار الخمول النفسي	المقارنة الطرفية	فروق دالة
4. اختبار البساطة	المقارنة الطرفية	فروق دالة
5. اختبار سرعة الغضب	المقارنة الطرفية	فروق دالة
6. اختبار السيطرة على الأعصاب	المقارنة الطرفية	فروق دالة
7. اختبار الخجل	المقارنة الطرفية	فروق دالة
8. اختبار الشجاعة	المقارنة الطرفية	فروق دالة

9. اختبار القلق	المقارنة الطرفية	فروق دالة
10.اختبار حب النفس	المقارنة الطرفية	فروق دالة
11.اختبار الرضا عن النفس	المقارنة الطرفية	فروق دالة
12.اختبار الصبر	المقارنة الطرفية	فروق دالة
13.اختبار العدوانية	المقارنة الطرفية	فروق دالة
14.اختبار الاكتئاب	المقارنة الطرفية	فروق دالة
15.اختبار التوتر	المقارنة الطرفية	فروق دالة
16.اختبار الثقة بالنفس	المقارنة الطرفية	فروق دالة
17.اختبار الخوف	المقارنة الطرفية	فروق دالة
18.اختبار الحزن	المقارنة الطرفية	فروق دالة
19.اختبار الضغط النفسي	المقارنة الطرفية	فروق دالة
20.اختبار الذكاء	المقارنة الطرفية	فروق دالة
21.اختبار الذاكرة	المقارنة الطرفية	فروق دالة
22.اختبار التعلم	المقارنة الطرفية	فروق دالة
23.اختبار التدريب	المقارنة الطرفية	فروق دالة
24.اختبار تمييز العلامات	المقارنة الطرفية	فروق دالة
25.اختبار الفهم الميكانيكي	المقارنة الطرفية	فروق دالة
26.اختبار الإدراك المكاني	المقارنة الطرفية	فروق دالة
27.اختبار الاستعداد اللفظي	المقارنة الطرفية	فروق دالة
28.اختبار الاستعداد العددي	المقارنة الطرفية	فروق دالة
29.اختبار الإدراك الحسي	المقارنة الطرفية	فروق دالة

30.اختبار الابتكار	المقارنة الطرفية	فروق دالة
31.اختبار سرعة الأصابع	المقارنة الطرفية	فروق دالة
32.اختبار التركيز	المقارنة الطرفية	فروق دالة
33.اختبار تقدير المسافات	المقارنة الطرفية	فروق دالة
34.اختبار الإحساس بالحركة	/	/
35.اختبار حركة اليدين	/	/
36.اختبار التآزر الحركي العام	/	/
37.اختبار زمن الرجع العام	/	/
38.اختبار سرعة اليدين	/	/
39.اختبار المثابرة العضلية لليدين	/	/
40.اختبار الرضا الوظيفي	الصدق الذاتي	0.91
41.اختبار الاغتراب المهني	الصدق الذاتي	0.84
42.اختبار الضغط المهني	الصدق الذاتي	0.95
43.اختبار دوران العمل	الصدق الذاتي	0.83
44.اختبار الالتزام الوظيفي	الصدق الذاتي	0.90
45.اختبار قياس السلوكيات اللاوقائية	الصدق الذاتي	0.95

الملحق رقم 07 يوضح الإحصاء الوصفي للفرضية الجزئية الأولى

Fréquences

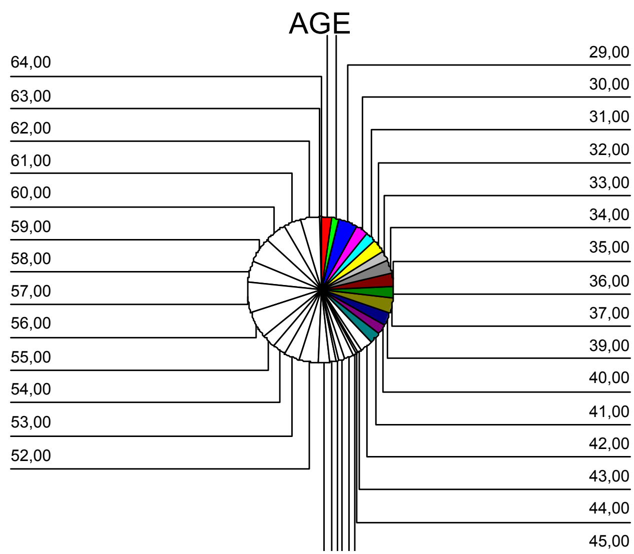
Statistiques

AGE

N	Valide	500
	Manquante	0
Moyenne		47,0320
Erreur std. de la moyenne		,5134
Médiane		51,0000
Mode		57,00
Ecart-type		11,4802
Variance		131,7946
Asymétrie		-,329
Erreur std. d'asymétrie		,109
Aplatissement		-1,417
Erreur std. d'aplatissement		,218
Intervalle		37,00
Minimum		27,00
Maximum		64,00
Somme		23516,00
Centiles	25	36,0000
	50	51,0000
	75	57,0000

AGE

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	27,00	13	2,6	2,6	2,6
	28,00	8	1,6	1,6	4,2
	29,00	20	4,0	4,0	8,2
	30,00	15	3,0	3,0	11,2
	31,00	10	2,0	2,0	13,2
	32,00	14	2,8	2,8	16,0
	33,00	12	2,4	2,4	18,4
	34,00	15	3,0	3,0	21,4
	35,00	15	3,0	3,0	24,4
	36,00	13	2,6	2,6	27,0
	37,00	16	3,2	3,2	30,2
	39,00	13	2,6	2,6	32,8
	40,00	12	2,4	2,4	35,2
	41,00	13	2,6	2,6	37,8
	42,00	14	2,8	2,8	40,6
	43,00	4	,8	,8	41,4
	44,00	3	,6	,6	42,0
	45,00	2	,4	,4	42,4
	47,00	11	2,2	2,2	44,6
	48,00	6	1,2	1,2	45,8
	49,00	5	1,0	1,0	46,8
	50,00	6	1,2	1,2	48,0
	51,00	13	2,6	2,6	50,6
	52,00	20	4,0	4,0	54,6
	53,00	17	3,4	3,4	58,0
	54,00	15	3,0	3,0	61,0
	55,00	16	3,2	3,2	64,2
	56,00	29	5,8	5,8	70,0
	57,00	33	6,6	6,6	76,6
	58,00	24	4,8	4,8	81,4
	59,00	28	5,6	5,6	87,0
	60,00	23	4,6	4,6	91,6
	61,00	20	4,0	4,0	95,6
	62,00	20	4,0	4,0	99,6
	63,00	1	,2	,2	99,8
	64,00	1	,2	,2	100,0
	Total	500	100,0	100,0	


AGE
64,00
63,00
62,00
61,00
60,00
59,00
58,00
57,00
56,00
55,00
54,00
53,00
52,00
29,00
30,00
31,00
32,00
33,00
34,00
35,00
36,00
37,00
39,00
40,00
41,00
42,00
43,00
44,00
45,00

الملحق رقم 08 يوضح الإحصاء الوصفي للفرضية الجزئية الثانية

Fréquences

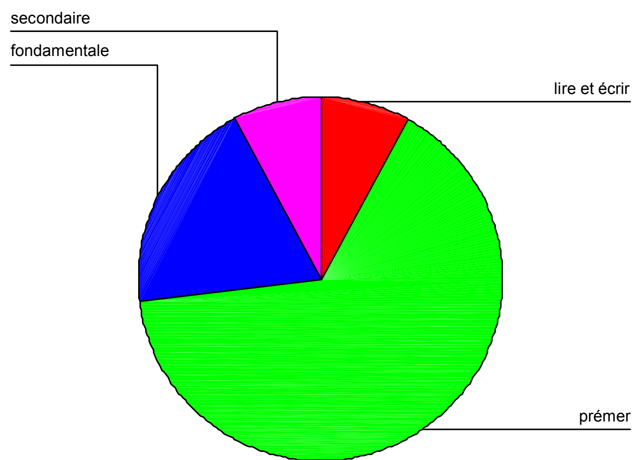
Statistiques

NIVEAU

N	Valide	500
	Manquante	0
Moyenne		2,2680
Erreur std. de la moyenne		3,204E-02
Médiane		2,0000
Mode		2,00
Ecart-type		,7164
Variance		,5132
Asymétrie		,834
Erreur std. d'asymétrie		,109
Aplatissement		,706
Erreur std. d'aplatissement		,218
Intervalle		3,00
Minimum		1,00
Maximum		4,00
Somme		1134,00
Centiles	25	2,0000
	50	2,0000
	75	3,0000

NIVEAU

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	lire et écrir	40	8,0	8,0	8,0
	prémer	325	65,0	65,0	73,0
	fondamentale	96	19,2	19,2	92,2
	secondaire	39	7,8	7,8	100,0
	Total	500	100,0	100,0	


NIVEAU
secondaire
fondamentale
lire et écrir
prémer

الملحق رقم 09 يوضح الإحصاء الوصفي للفرضية الجزئية الثالثة

Fréquences

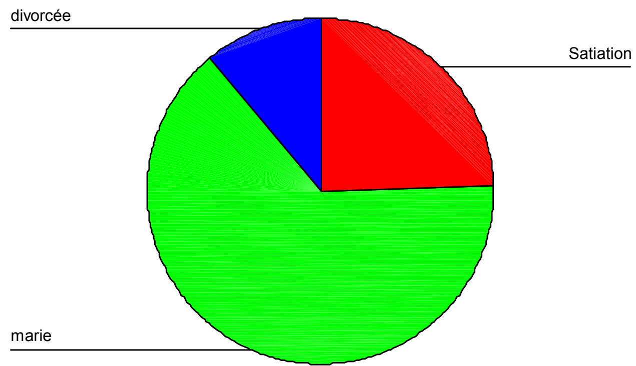
Statistiques

SETIFAMI

N	Valide	500
	Manquante	0
Moyenne		1,8660
Erreur std. de la moyenne		2,595E-02
Médiane		2,0000
Mode		2,00
Ecart-type		,5803
Variance		,3367
Asymétrie		,018
Erreur std. d'asymétrie		,109
Aplatissement		-,162
Erreur std. d'aplatissement		,218
Intervalle		2,00
Minimum		1,00
Maximum		3,00
Somme		933,00
Centiles	25	2,0000
	50	2,0000
	75	2,0000

SETIFAMI

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Satiation	122	24,4	24,4	24,4
	marie	323	64,6	64,6	89,0
	divorcée	55	11,0	11,0	100,0
	Total	500	100,0	100,0	


SETIFAMI
divorcée
Satiation
marie

الملحق رقم 10 يوضح الإحصاء الوصفي للفرضية الجزئية الرابعة

Fréquences

Statistiques

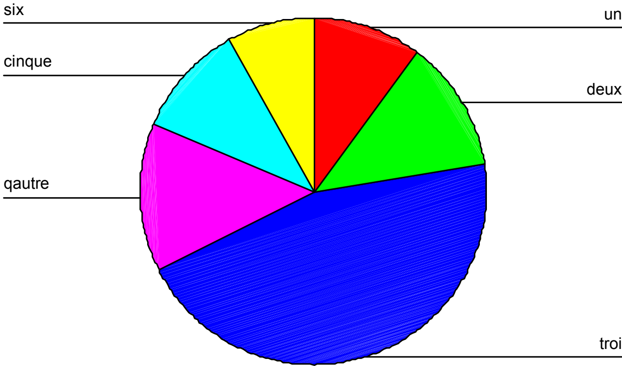
NOMBREAC

N	Valide	500
	Manquante	0
Moyenne		3,2640
Erreur std. de la moyenne		5,923E-02
Médiane		3,0000
Mode		3,00
Ecart-type		1,3243
Variance		1,7538
Asymétrie		,343
Erreur std. d'asymétrie		,109
Aplatissement		-,207
Erreur std. d'aplatissement		,218
Intervalle		5,00
Minimum		1,00
Maximum		6,00
Somme		1632,00
Centiles	25	3,0000
	50	3,0000
	75	4,0000

NOMBREAC

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	un	52	10,4	10,4	10,4
	deux	60	12,0	12,0	22,4
	troi	225	45,0	45,0	67,4
	qautre	70	14,0	14,0	81,4
	cinque	53	10,6	10,6	92,0
	six	40	8,0	8,0	100,0
	Total	500	100,0	100,0	

NOMBREAC



الملحق رقم 11 يوضح الإحصاء الوصفي للفرضية الجزئية الخامسة

Fréquences

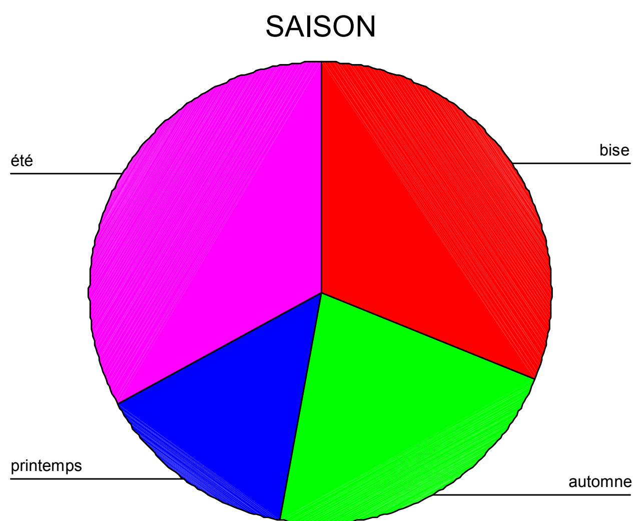
Statistiques

SAISON

N	Valide	500
	Manquante	0
Moyenne		2,4920
Erreur std. de la moyenne		5,537E-02
Médiane		2,0000
Mode		4,00
Ecart-type		1,2381
Variance		1,5330
Asymétrie		,050
Erreur std. d'asymétrie		,109
Aplatissement		-1,609
Erreur std. d'aplatissement		,218
Intervalle		3,00
Minimum		1,00
Maximum		4,00
Somme		1246,00
Centiles	25	1,0000
	50	2,0000
	75	4,0000

SAISON

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	bise	155	31,0	31,0	31,0
	automne	109	21,8	21,8	52,8
	printemps	71	14,2	14,2	67,0
	été	165	33,0	33,0	100,0
	Total	500	100,0	100,0	


SAISON
été
bise
printemps
automne

الملحق رقم 12 يوضح الإحصاء الوصفي للفرضية الجزئية السادسة

Fréquences

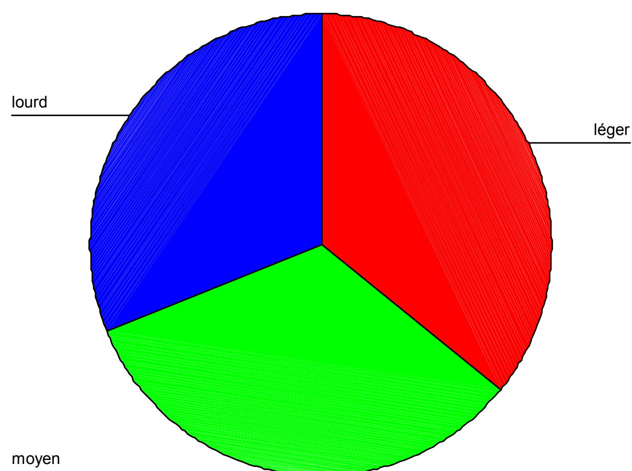
Statistiques

CATÉGORI

N	Valide	500
	Manquante	0
Moyenne		1,9520
Erreur std. de la moyenne		3,652E-02
Médiane		2,0000
Mode		1,00
Ecart-type		,8167
Variance		,6670
Asymétrie		,089
Erreur std. d'asymétrie		,109
Aplatissement		-1,496
Erreur std. d'aplatissement		,218
Intervalle		2,00
Minimum		1,00
Maximum		3,00
Somme		976,00
Centiles	25	1,0000
	50	2,0000
	75	3,0000

CATÉGORI

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	léger	179	35,8	35,8	35,8
	moyen	166	33,2	33,2	69,0
	lourd	155	31,0	31,0	100,0
	Total	500	100,0	100,0	


CATÉGORI
lourd
léger
moyen

الملحق رقم 13 يوضح الإحصاء الوصفي للفرضية الجزئية السابعة

Fréquences

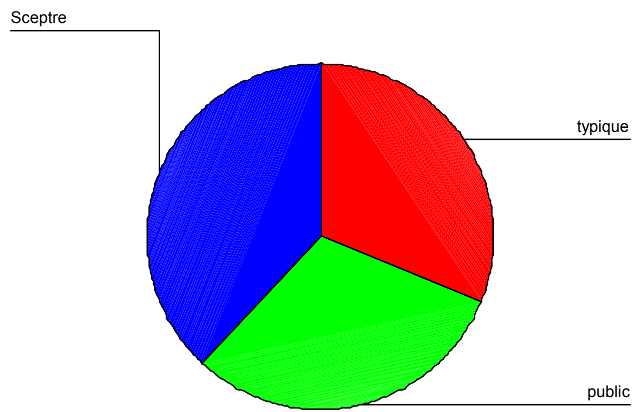
Statistiques

TYPESOCI

N	Valide	500
	Manquante	0
Moyenne		2,0700
Erreur std. de la moyenne		3,705E-02
Médiane		2,0000
Mode		3,00
Ecart-type		,8285
Variance		,6865
Asymétrie		-,131
Erreur std. d'asymétrie		,109
Aplatissement		-1,532
Erreur std. d'aplatissement		,218
Intervalle		2,00
Minimum		1,00
Maximum		3,00
Somme		1035,00

TYPESOCI

		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	typique	155	31,0	31,0	31,0
	public	155	31,0	31,0	62,0
	Sceptre	190	38,0	38,0	100,0
	Total	500	100,0	100,0	


TYPESOCI
Sceptre
typique
public

الملحق رقم 14 يوضح لوحة الإنتشار للفرضية الجزئية الأولى

Diagramme



الملحق رقم 16 يوضح بتائج ب spss الفرضية الجزئية الأولى حسب السن

Corrélations

Corrélations

		AGA	VAR00002
AGA	Corrélation de Pearson		
	Sig. (bilatérale)		
	N		
VAR00002	Corrélation de Pearson	,366**	
	Sig. (bilatérale)	,000	
	N	500	

**. La corrélation est significative au niveau 0.01 (bilatéral).

الملحق رقم 17 يوضح بتائج ب spss الفرضية الجزئية الثانية حسب المستوى التعليمي

Oneway

ANOVA

RÉÉGIBIL

	Somme des carrés	ddl	Moyenne des carrés	F	Signification
Inter-groupes	16162,306	3	5387,435	44,566	,000
Intra-groupes	59959,156	496	120,885		
Total	76121,462	499			

الملحق رقم 18 يوضح بتائج ب spss الفرضية الجزئية الرابعة حسب الحالة المدنية

Oneway

ANOVA

RÉÉGIBIL

	Somme des carrés	ddl	Moyenne des carrés	F	Signification
Inter-groupes	19951,964	2	9975,982	88,270	,000
Intra-groupes	56169,498	497	113,017		
Total	76121,462	499			

الملحق رقم 19 يوضح بتائج ب spss الفرضية الجزئية السادسة حسب الفصل

Oneway

ANOVA

RÉÉGIBIL

	Somme des carrés	ddl	Moyenne des carrés	F	Signification
Inter-groupes	20774,741	3	6924,914	62,059	,000
Intra-groupes	55346,721	496	111,586		
Total	76121,462	499			

الملحق رقم 20 يوضح بتائج ب spss الفرضية الجزئية السابعة حسب الصنف

Oneway

ANOVA

RÉÉGIBIL

	Somme des carrés	ddl	Moyenne des carrés	F	Signification
Inter-groupes	17957,071	2	8978,535	76,719	,000
Intra-groupes	58164,391	497	117,031		
Total	76121,462	499			

الملحق رقم 21 يوضح بتائج ب spss الفرضية الجزئية الثامنة حسب المؤسسة

Oneway

ANOVA

RÉÉGIBIL

	Somme des carrés	ddl	Moyenne des carrés	F	Signification
Inter-groupes	15252,387	2	7626,194	62,268	,000
Intra-groupes	60869,075	497	122,473		
Total	76121,462	499			

1) ملحق رقم 22 تصنيف عوامل الاستهداف للحوادث المرور من وجهتي النظر المختصين و المحققين الميدانين:

الملحق رقم: 23

درجات تشبع الفقرات بالعامل الظروف الفيزيقية و التقنية

الرقم	الفقرات	درجة التشبع
01	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الرطوبة العالية	0.71
02	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الرياح القوية	0.71
03	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الحرارة المرتفعة	0.70
04	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الثلوج	0.70
05	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الانزلاقات	0.69
06	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب سقوط الأحجار	0.69
07	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب المنحدرات	0.69
08	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الانعراجات	0.64
09	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الممهلات	0.64
10	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب خروج الحيوانات	0.63
11	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب تساقط الأمطار	0.63
12	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب انجراف التربة	0.63
13	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الضباب	0.63
14	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب البرودة القاسية	0.62
15	هل و جدت صعوبة يوما عند إنفجار عجلة بصفة مفاجئة	0.62
16	هل تجد صعوبة في السياقة عند تسرب الزيت	0.60
17	هل تراقب العجلات قبل عملية السياقة	0.60
18	هل ترقب الفرامل قبل عملية السياقة	0.60
19	هل تقوم بعملية التفريغ بصفة منتظمة	0.58
20	هل تغسل المركبة كلما دعت الضرورة	0.56

الملحق رقم: 24

درجات تشبع الفقرات بالعامل السلوكات اللاوقائية

الرقم	الفقرات	درجة التشبع
01	هل استعمال الهاتف أثناء السياقة	0.90
02	هل تدجر من عدم ضبط صيانة المركبة	0.86
03	هل لديك مانع في عدم مراقبة أجهزة المركبة كل يوم	0.86
04	هل لديك عدم احترام قوانين المرور بصفة عامة	0.86
05	هل تقوم أحيانا بوضع طفل صغير إلى الأمام أثناء السياقة	0.84
06	هل لا تضع أحيانا حزام الأمن	0.84
07	هل لديك التزام بالسرعة المفرطة	0.82
08	هل تقوم بعملية السياقة مع وجود مرض عضوي	0.82
09	هل لديك عدم احترام اللفتات الموجودة في الطرق أحيانا	0.82
10	هل سبق لك سياقة مع تناول أو مسكر أو منوم	0.81
11	هل أحيانا تقوم بعملية السياقة بالكتمان	0.80
12	هل أثناء السياقة تقوم برفع صوت المذيا ع	0.80
13	هل تقوم أحيانا بالسياقة مع مشاهدة فيلم	0.80
14	هل تطلب ممن معك استخدام حزام الأمن	0.79
15	هل تعبر من أماكن عبور المشاة	0.76
16	هل تخرج يدك من الشباك عند القيادة	0.76
17	هل تستخدم الضوء العالي داخل المدينة	0.68
18	هل تقف في أماكن الممنوعة الوقوف و التوقف أو الأماكن الخاصة بالمعوقين	0.68
19	عندما يظهر الضوء البرتقالي هل تزيد من السرعة	0.65
20	هل تترك محرك السيارة يعمل وتذهب لشراء	0.64
21	هل تعبر من أماكن عبور المشاة	0.60
22	هل تخرج يدك من الشباك عند القيادة	0.60
23	هل تقود السيارة في حالة النعاس	0.30

الملحق رقم: 25

درجات تشبع الفقرات بالعامل التنظيمي

الرقم	الفقرات	درجة التشبع
01	درجة الضغط المهني لدى السائق المستهدف	0.98
02	درجة الرضا الوظيفي لدى السائق المستهدف	0.98
03	درجة الإغتراب لدى السائق المستهدف	0.98
04	الأداء الوظيفي لدى السائق المستهدف	0.97
05	درجة الإلتزام الوظيفي لدى السائق المستهدف	0.97
06	التطوير التنظيمي	0.29
07	التمارض	0.29
08	الشكاوي	0.27
09	الصراع التنظيمي	0.23

ملاحظة: درجة المستهدف في كل مقياس يكون بالبديل (مرتفع ، منخفض)

الملحق رقم: 26

درجات تشبع الفقرات بالعامل الوجداني (الإنفعالي)

الرقم	الفقرات	درجة التشبع
01	درجة المستهدف في مقياس حب العمل	0.89
02	درجة المستهدف في مقياس الرضا النفسي	0.89
03	درجة المستهدف في مقياس البساطة	0.87
04	درجة المستهدف في مقياس القلق	0.84
05	درجة المستهدف في مقياس الشجاعة	0.84
06	درجة المستهدف في مقياس الضغط النفسي	0.84
07	درجة المستهدف في مقياس حب النفس	0.83
08	درجة المستهدف في مقياس الصبر	0.83
09	درجة المستهدف في مقياس الخمول النفسي	0.83
10	درجة المستهدف في مقياس العدوانية	0.83
11	درجة المستهدف في مقياس الخوف	0.83
12	درجة المستهدف في مقياس سرعة الغضب	0.82
13	درجة المستهدف في مقياس الحزن	0.82
14	درجة المستهدف في مقياس التوتر	0.82
15	درجة المستهدف في مقياس الثقة بالنفس	0.82
16	درجة المستهدف في مقياس الاكتئاب	0.81
17	درجة المستهدف في مقياس السيطرة على الأعصاب	0.81
18	درجة المستهدف في مقياس الخجل	0.81
19	درجة المستهدف في مقياس الملل	0.25

ملاحظة: درجة المستهدف في كل مقياس يكون بالبديل (مرتفع ، منخفض)

الملحق رقم: 27

درجات تشبع الفقرات بالعامل المعرفي

الرقم	الفقرات	درجة التشبع
01	درجة المستهدف في مقياس تمييز العلامات	0.71
02	درجة المستهدف في مقياس التركيز	0.71
03	درجة المستهدف في مقياس الإدراك المكاني	0.70
04	درجة المستهدف في مقياس الادراك الحسي	0.70
05	درجة المستهدف في مقياس الإستعداد العددي	0.69
06	درجة المستهدف في مقياس تقدير المسافات	0.69
07	درجة المستهدف في مقياس التدريب	0.69
08	درجة المستهدف في مقياس الذاكرة	0.64
09	درجة المستهدف في مقياس الذكاء	0.64
10	درجة المستهدف في مقياس الفهم الميكانيكي	0.63
11	درجة المستهدف في مقياس الاستعداد اللفظي	0.63
12	درجة المستهدف في مقياس اتخاذ القرار	0.63

ملاحظة: درجة المستهدف في كل مقياس يكون بالبديل (مرتفع ، منخفض)

الملحق رقم: 28

درجات تشبع الفقرات بالعامل النفس الحركي

درجة التشبع	الفقرات	الرقم
0.90	درجة المستهدف في مقياس الإدراك الحركي	01
0.98	درجة المستهدف في مقياس التآزر الحركي	02
0.98	درجة المستهدف في مقياس سرعة اليدين	03
0.98	درجة المستهدف في مقياس زمن الرجع	04
0.95	درجة المستهدف في مقياس حركة اليدين	05
0.94	درجة المستهدف في مقياس المثابرة العضلية	06
0.94	درجة المستهدف في مقياس سرعة الأصابع	07
0.20	درجة المستهدف في مقياس التصور البصري	08
0.15	درجة المستهدف في مقياس القدرة على التنقيط	09

ملاحظة: درجة المستهدف في كل مقياس يكون بالبديل (مرتفع ، منخفض)

الملحق رقم: 29

درجات تشبع الفقرات بالعوامل الخارجية (الموضوعية)

المجال	الرقم	الفقرات	أ	ب	ج
	01	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الرطوبة العالية	0.94		
	02	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الرياح القوية	0.94		
	03	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الحرارة المرتفعة	0.92		
	04	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الانزلاقات	0.91		
	05	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب سقوط الأحجار	0.91		
	06	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب المنحدرات	0.91		
	07	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الانعراجات	0.91		
	08	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب الممهلات	0.90		
	09	هل تجد صعوبة في السياقة عند تسرب الزيت	0.90		
	10	هل تراقب العجلات قبل عملية السياقة	0.89		
	11	هل ترقب الفرامل قبل عملية السياقة	0.89		
	12	هل تقوم بعملية التفريغ بصفة منتظمة	0.89		
	13	هل تغسل المركبة كلما دعت الضرورة	0.80		
	14	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب خروج الحيوانات	0.86		
	15	هل تجد صعوبة في السياقة بسبب تساقط الأمطار	0.86		
	16	هل استعمال الهاتف أثناء السياقة		0.86	
	17	هل تدجر من عدم ضبط صيانة المركبة		0.86	
	18	هل لديك مانع في عدم مراقبة أجهزة المركبة كل يوم		0.85	
	19	هل لديك عدم احترام قوانين المرور بصفة عامة		0.85	
	20	هل تقوم أحيانا بوضع طفل صغير إلى الأمام أثناء		0.84	

		السياقة			
	21	هل لا تضع أحيانا حزام الأمن		0.84	
	22	هل لديك التزام بالسرعة المفرطة		0.84	
	23	هل تقوم بعملية السياقة مع وجود مرض عضوي		0.84	
	24	هل لديك عدم احترام اللفتات الموجودة في الطرق أحيانا		0.83	
	25	هل سبق لك سياقة مع تناول أو مسكر أو منوم		0.83	
	26	هل أحيانا تقوم بعملية السياقة بالكتمان		0.83	
	27	هل أثناء السياقة تقوم برفع صوت المذيا ع		0.83	
	28	هل تقوم أحيانا بالسياقة مع مشاهدة فيلم		0.82	
	29	هل تطلب ممن معك استخدام حزام الأمن		0.82	
	30	هل تعبر من أماكن عبور المشاة		0.81	
	31	هل تخرج يدك من الشباك عند القيادة		0.81	
	32	الضغط المهني لدى السائق المستهدف			0.79
	33	الرضا الوظيفي لدى السائق المستهدف			0.79
	34	الإغتراب لدى السائق المستهدف			0.72
	35	الأداء الوظيفي لدى السائق المستهدف			0.72
	36	الإلتزام الوظيفي لدى السائق المستهدف			0.71
	37	التطوير التنظيمي لدى السائق المستهدف			0.71

ملاحظة:العوامل هي: أ(الظروف الفيزيقية)، ب(السلوكات اللاوقاية) ج:(العامل التنظيمي)

الملحق رقم: 30

درجات تشبع الفقرات بالعوامل الداخلية (الذاتية)

المجال	الرقم	الفقرات	أ	ب	ج
	01	درجة المستهدف في مقياس حب العمل	0.96		
	02	درجة المستهدف في مقياس الرضا النفسي	0.96		
	03	درجة المستهدف في مقياس البساطة	0.95		
	04	درجة المستهدف في مقياس القلق	0.95		
	05	درجة المستهدف في مقياس الشجاعة	0.95		
	06	درجة المستهدف في مقياس الضغط النفسي	0.95		
	07	درجة المستهدف في مقياس حب النفس	0.95		
	08	درجة المستهدف في مقياس الصبر	0.95		
	09	درجة المستهدف في مقياس الخمول النفسي	0.95		
	10	درجة المستهدف في مقياس العدوانية	0.95		
	11	درجة المستهدف في مقياس الخوف	0.95		
	12	درجة المستهدف في مقياس سرعة الغضب	0.95		
	13	درجة المستهدف في مقياس الحزن	0.94		
	14	درجة المستهدف في مقياس التوتر	0.94		
	15	درجة المستهدف في مقياس الثقة بالنفس	0.94		
	16	درجة المستهدف في مقياس الاكتئاب	0.94		
	17	درجة المستهدف في مقياس السيطرة على الأعصاب	0.94		
	18	درجة المستهدف في مقياس الخجل	0.94		
	19	درجة المستهدف في مقياس تمييز العلامات		0.80	

	20	درجة المستهدف في مقياس التركيز		0.79	
	21	درجة المستهدف في مقياس الإدراك المكاني		0.79	
	22	درجة المستهدف في مقياس الادراك الحسي		0.79	
	23	درجة المستهدف في مقياس الإستعداد العددي		0.76	
	24	درجة المستهدف في مقياس تقدير المسافات		0.76	
	25	درجة المستهدف في مقياس التدريب		0.75	
	26	درجة المستهدف في مقياس الذاكرة		0.75	
	27	درجة المستهدف في مقياس الذكاء		0.74	
	28	درجة المستهدف في مقياس الفهم الميكانيكي		0.73	
	29	درجة المستهدف في مقياس الاستعداد اللفظي		0.73	
	30	درجة المستهدف في مقياس اتخاذ القرار		0.72	
	31	درجة المستهدف في مقياس الإدراك الحركي			0.70
	32	درجة المستهدف في مقياس التآزر الحركي			0.69
	33	درجة المستهدف في مقياس سرعة اليدين			0.69
	34	درجة المستهدف في مقياس زمن الرجع			0.69
	35	درجة المستهدف في مقياس حركة اليدين			0.65
	36	درجة المستهدف في مقياس المثابرة العضلية			0.64
	37	درجة المستهدف في مقياس سرعة الأصابع			0.63

ملاحظة:العوامل هي: أ(العامل الوجداني)، ب(العامل المعرفي) ج(العامل النفس الحركي)

معلومات خاصة بالسائق:؟

* ترقيم لوحة السيارة: * رقم رخصة السياقة:

* رقم ولاية صدور رخصة السياقة: * السن:

* عدد سنوات الممارسة: * خضوع لعملية التدريب

* المستوى التعليمي: * الحالة المدنية:

* عدد المرات الوقوع في الحادثة: * فصل الوقوع في الحادثة:

* صنف المركبة التي وقع بها في الحادثة: **1**) أقل من 10 مقاعد و حمولتها أقل من 3500 كلغ ☐

2) نقل البضائع الحمولة أكثر من 3500 كلغ ☐

3) أكثر من 09 مقاعد و حمولتها أكثر من 3500 كلغ ☐

* نوع المؤسسة: خاصة ☐ عمومية ☐ ملكية خاصة ☐

الرقم	المتغيرات	مرتفع	منخفض
01	القدرة على تمييز العلامات		
02	الشعور بحب العمل بحب العمل		
03	عدم التأثر بالظروف الفزقية		
04	شعور بالرضا عن النفس		
05	القدرة على التركيز		
06	القدرة على الإدراك المكاني		
07	درجة الادراك الحسي		
08	درجة الإستعداد العددي		
09	حالة الابداع عند المواقف الحرجة		

10	درجة الإدراك الحركي			
11	القدرة على تقدير المسافات			
12	مدى النجاح في عملية التدريب			
13	درجة الشعور بالاغتراب المهني			
14	درجة التآزر الحركي			
15	درجة سرعة اليدين			
16	مدى تقدير درجة البساطة			
17	معدل دوران العمل			
18	درجة الإلتزام الوظيفي			
19	درجة الشعور بالقلق			
20	درجة الشجاعة في المواقف السيئة			
21	درجة الرضا الوظيفي			
22	درجة الشعور بالضغط النفسي			
23	درجة الذاكرة			
24	درجة الشعور بحب النفس			
25	قيمة الذكاء			
26	مدى استعمال السلوكات اللاوقائية			
27	القدرة على التحمل المواقف الصعبة (الصبر)			
28	درجة الشعور بالخمول النفسي			
29	درجة العدوانية			
30	القدرة على الفهم الميكانيكي			
31	درجة زمن الرجع العام			

		درجة الخوف	32
		درجة الضغط المهني	33
		القدرة على المثابرة العضلية	34
		درجة الحزن	35
		درجة التوتر	36
		القدرة على اتخاذ القرار	37
		درجة الشعور الثقة بالنفس	38
		درجة الاكتئاب	39
		السيطرة على الأعصاب	40
		درجة الاستعداد اللفظي	41
		درجة الخجل	42
		درجة سرعة الأصابع	43

فهرس الجداول:

فهرس المواضيع

ملخص الدراسة:

إن ظاهرة الإستهداف لحوادث المرور، أصبحت أزمة عالمية، و التي بدون شك تثير إهتمام الكثير من الباحثين في شتى مجالات العلمية المادية منها و الإنسانية، مما أصبح يطلق عليها بالأزمة العالمية النائمة، أي أن رغم التطور التكنولوجي للمركبات، و تعدد النمادج و التصميمات الهندسية التي تأخذ بعين الإعتبار فقط الجانب الجمالي و بعض الأحيان الجانب المتعلق بالسلامة المرورية، ولكن رغم ذلك تبقى مشكلة حوادث المرور في تطور و زيادة، و السبب في ذلك هو عدم الإهتمام بدراسة الإنسان الذي يعتبر العنصر الأساسي و الفعال في عملية السياقة، فالإنسان يفكر و يدرك، ينفعل و يتذكر و يمل أحياناكما أنه يؤثر في المحيط و يتأثر به.

و على هذا الأساس جاءت هذه الدراسة الحالية، لتسلط الضوء على العنصر البشري في عملية السياقة حيث تم إجراء هذه الدراسة في ثلاثة مراحل أساسية

1. المرحلة الإستكشافية : في هذه المرحلة تم بناء فرضيتين إستكشافيتين من أجل معرفة مظاهر و أسباب الإستهداف لحوادث المرور، من وجهتي النظر الأساتذة المختصين و المحقيقين الميدانين و هذا من أجل صياغة الإستبيان النهائي لقياس الإستهداف لحوادث المرور.
2. المرحلة الأساسية: وهنا بيت القصيد، حيث تم تصميم الإستبيان و تطبيقه على العينة الأساسية للدراسة من أجل التحقق من الفرضيات الأساسية لدراسة.
3. المرحلة الجزئية: حيث تم معالجة الفرضيات الجزئية ، التي تعنى العلاقة الموجودة بين الإستهداف و السن، و كذا الفروق في الإستهداف على حسب صنف المركبة، فصل الذي وقع فيه الحادث، عدد مرات وقوع الحادث، نمط المؤسسة، المستوى التعليمي، و الحالة المدنية

و طبعا كأي دراسة، إذا انطلقت من الفرضيات فإنها لاتخلو من النتائج المنتظرة، فكانت النتائج هذه الدراسة على النحو الآتي:

- هناك مظاهر للاستهداف لحوادث المرور التمثلة في الظروف الفيزيقية و التقنية، المظاهر السلوكات اللاوقائية و الإجتماعية، مظاهر تنظيمية، مظاهر معرفية، مظاهر إنفعالية، مظاهر نفس حركية

- هناك أسباب للإستهداف للحوادث المرور تنضوي تحت المظاهر المذكورة سلفا مثل الحرارة، الثلوج، إنفجار العجلات، الفرامل غير المشحمة، سياقة بالهاتف الخلوي، عدم استعمال حزام الآمان، دوران العمل، التغييب، التمارض، ضعف الذاكرة، عدم وجود التآزر الحركي ...
- إن الإستهداف لحوادث المرور يتكون من عاملين أساسين هما العامل الذاتي و العامل الموضوعي، وكل واحد منهما يتألف من عوامل عدة:

1. العامل الذاتي: و يضم (عوامل معرفية، عوامل إنفعالية، عوامل نفس حركية)
2. العامل الموضوعي: و يضم (عامل، الظروف الفيزيقية و التقنية، عامل السلوكات اللاوقائية و الإجتماعية، عامل تنظيمي).

- هناك علاقة بين الاستهداف في صورته الجديدة و السن
- هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب المستوى التعليمي.
- هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب الحالة المدنية.
- هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب عدد المرات التي وقع فيها السائق في الحادثة.
- هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب فصل الوقوع في الحادثة
- هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب صنف المركبة.
- هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب نوع المؤسسة.